Die Voraussetzungen der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters nach dem Gesetze über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 09 (n. F.) und des Luftfahrzeughalters nach dem Luftverkehrsgesetze vom 1. August 1922.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
der hohen rechtswissenschaftlichen Fakultät
der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Erich Scheidle
aus Markt-Oberdorf
Referendar beim Amtsgerichte Neuburg a. d. Donau.

Approbiert am 10. Juli 1929.

Neuburg a. d. Donau 1929.
Druck: Rob. Dornheimsche Hofbuchdruckerei, Coburg.

29:336

Berichterstatter:
Professor Dr. Friedrich Lent.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen lieben Eltern
in Dankbarkeit gewidmet.

Inhalts-Verzeichnis.

I.

Verzeichnis der Abkürzungen.

a.a.O.	am angeführten Ort.
a.M.	anderer Meinung.
BGB.	Bürgerliches Gesetzbuch.
E.G.	Einführungsgesetz.
H.A.	Herrschende Ansicht.
J.W.	Juristische Wochenschrift.
K.F.G.	Kraftfahrzeuggesetz.
K.V.O.	Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr.
L.V.G.	Luftverkehrsgesetz.
R.G.	Reichsgericht, bezw. Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
R.G.J.W.	Entscheidungen des Reichsgerichts, abgedruckt in der Juristischen Wochenschrift.
R.V.	Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. 8. 19.
Seuff.Arch.	Seufferts Archiv für die Rechtsprechung der Obersten Gerichte.

II.

Literatur-Verzeichnis.

Ackermann, Die Grundlinien der Haftung des Luftfahrzeughalters nach dem L.V.G. vom 1. August 1922. Leipzig 1923.

Andreae, Zur Haftpflicht des Luftfahrers im Entwurf des L.V.G., J.W. 1914 S. 275 ff.

Archiv für die Rechtsprechung der Obersten Gerichte (Seuff.Arch.), München.

Archiv für zivil. Praxis, Tübingen.

Barber, Die Voraussetzungen der Haftung des Halters eines Luftfahrzeuges nach dem L.V.G. vom 1. August 1922 und des Halters eines Kraftfahrzeuges nach dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen mit 3. Mai 1909. Leipzig 1925.

Beckhaus, Das Haftpflichtrecht nach dem heutigen Stande der Rechtsprechung.

Bredow-Müller, Das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922. Berlin 1922.

Cosak, Lehrbuch des bürgerl. Rechts.

Crome, Lehrbuch des bürgerl. Rechts, Bd. II.

Dernburg, Das bürgerl. Recht des Deutschen Reichs und Preußens.

Deutsche Juristenzeitung, Berlin.

Drucksachen des Reichstages, Berlin.

Eger, Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909, Stuttgart und Leipzig 1911.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Enneccerus—Kipp—Wolff, Lehrbuch des bürgerl. Rechts.

Entwurf des Luftverkehrsgesetzes aus dem Jahre 1914.

Exner, Begriff der höheren Gewalt, 1883.

Fischer—Henle, Handausgabe des BGB.

Friedrich, Die gesetzliche und vertragliche Haftung für Kraftfahrzeugschäden. Würzburg 1922.

Giese, Die Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. August 1909, Berlin 1921.

Gordan, K.F.G. 1909.

Hallbauer, Das K.F.G. von 1909. Leipzig 1909.

Höpfel, K.F.G. 1911.

Isaak, Kommentar zum Automobilgesetz. Berlin 1912.

Juristische Wochenschrift.

Juristentag: Verhandlungen des 35. Deutschen Juristentages (Salzburg). I. Bd. Gutachten von Bartsch und Wussow.

Kirchner, Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

Kunze, Die Haftpflicht des Luftfahrzeughalters. Leipzig 1925.

Lechner, Die Kraftfahrzeuggesetzgebung. München 1927.

Meili, Die Luft in ihrer Bedeutung für das modernste Verkehrs- und Transportrecht in den Blättern für Rechtsanwendung, Bd. 74.

Meili, Die Luftschiffahrt im internationalen Recht und Völkerrecht. Zürich 1908.

Neukirch—Rosenmeyer, Kraftfahrzeuggesetz 1910.

Oberbeck, Die Haftpflicht des Luftfahrers nach geltendem Recht und als Problem der Gesetzgebung. Leipzig 1925.

Oberländer—Bezold, Das Automobilrecht.

Ortmann, das B.G.B., II, 1908.

Pfalzgraf, Die Halter von Tieren, Kraft- und Luftfahrzeugen. Marburg 1925.

Deutsches Autorecht. Rechts-, Wirtschafts- und Verkehrsfragen. München 1925—29.

Rümelin, Die Gründe der Schadenszurechnung.

Rümelin, Die Verwendung der Kausalbegriffe.

Scheidle W., Die Haftung des Schuldners für seine Erfüllungsgehilfen nach § 278 BGB. und des Geschäftsherrn für seine Verrichtungsgehilfen nach § 831 BGB. Erlangen 1928.

v. Schimpf, Die Voraussetzungen der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters.

Schmidt-Wagner, Das K.F.G. Stuttgart 1909.

Seuffert-Dittmann, Das K.F.G.

Staudinger, Kommentar zum B.G.B.

Träger, Der Kausalbegriff im Straf- und Zivilrecht. Marburg 1904.

Weitz, Das neue Automobilrecht. Berlin W 9. 1924.

Abgrenzung der Arbeit.

Im Folgenden sollen die Voraussetzungen der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters nach dem K.F.G. und des Luftfahrzeughalters nach dem L.V.G. untersucht werden. Aus dem Gegenstande der Abhandlung ergibt sich ihre Abgrenzung.

Nur die Voraussetzungen der Haftung, ihre Begründung, nicht ihr Umfang, und nur die Haftpflicht des Halters eines Kraft- bezw. Luftfahrzeuges, nicht die der übrigen haftpflichtigen Personen, soweit nicht etwa dadurch die Halter-Haftung berührt wird, sind zu erörtern. Gegenstand der Abhandlung sind die Voraussetzungen der Haftpflicht, das Rechtsverhältnis zwischen Ersatzpflichtigen und Ersatzberechtigten, das Außenverhältnis, nicht auch das Innenverhältnis, die Ausgleichungspflicht mehrerer Ersatzpflichtiger.

Auf eine Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der zugrunde liegenden Haftpflichtgrundsätze muß verzichtet werden, ebenso auf eine vergleichende Heranziehung ausländischen Rechtes; beides würde den Rahmen dieser Arbeit überschreiten. Nur auf die Regelung der Haftpflicht im österreichischen Recht ist kurz de lege ferenda unter dem Gesichtspunkt der Rechtangleichung einzugehen.

Dagegen erscheint es zweckmäßig, den gesetzgeberischen Grundgedanken der beiden Gesetze festzustellen; denn die Erkenntnis der ratio legis stellt sich als eines der wichtigsten Hilfsmittel zur richtigen Gesetzesauslegung dar.

Bei der großen Aehnlichkeit und teilweise völligen Uebereinstimmung der Haftpflichtbestimmungen des K.F.G. und L.V.G. werden am besten zur Vermeidung von Wiederholungen und zur Hervorhebung der entscheidenden Punkte und vorhandener Gegensätze die beiden Gesetze nicht getrennt, sondern die einzelnen sich entsprechenden Vorschriften und Begriffe möglichst gemeinsam miteinander oder doch nebeneinander behandelt und nicht beide Gesetze geschlossen für sich.

Die Arbeit befaßt sich nach der Feststellung des gesetzgeberischen Grundgedankens (I.) unter II.—V. mit den positiven Voraussetzungen der Haftung unter eingehender Behandlung der Begriffe Kraft- und Luftfahrzeug, Betriebsunfall, Schaden und Halter. Sodann werden unter VI. 1—4 die negativen Voraussetzungen der Haftung, bei deren Vorliegen eine Ersatzpflicht entfällt, dargestellt. Außerdem ist das Verhältnis der Sonderhaftungsbestimmungen der beiden Gesetze zu den allgemeinen Haftungsbestimmungen zu erörtern (VII.). Zum Schlusse (VIII.) empfiehlt sich eine vergleichende Betrachtung der Haftpflichtregelung im H.P.G., K.F.G. und L.V.G. und die Prüfung der Frage einer zusammenfassenden Neuregelung unter Berücksichtigung der deutsch-österreichischen Rechtsangleichung.

I.

Der gesetzgeberische Grundgedanke der Regelung der Haftpflicht im K.F.G. und L.V.G.

Die gewaltigen Fortschritte der letzten Jahrzehnte in Wissenschaft und Technik führten zu einer ungeahnten Entwicklung unserer Verkehrsmittel. Eine besondere Bedeutung erlangten das Kraftfahrzeug und bald auch das Luftfahrzeug. Ihre für die Allgemeinheit sehr gefährlichen Eigenschaften, vor allem ihre hohe Geschwindigkeit, ihre Massenwucht, ihre Unberechenbarkeit bei teilweise mangelhaften Betriebseinrichtungen, führten zu einer sich ständig vergrößernden Anzahl von Unfällen und dadurch zu einer lebhaften Beunruhigung der öffentlichen Meinung, die noch wesentlich verschärft wurde durch die Tatsache, daß die vorhandenen gesetzlichen Bestimmungen häufig den Schadensersatzanspruch des Geschädigten nicht rechtfertigten, da ein Verschulden nicht nachzuweisen war.

Im BGB. gilt aber grundsätzlich das Verschuldensprinzip, d. h. wer einen Schaden verursacht hat, ist nicht schlechthin zum Ersatze verpflichtet, sondern nur schuldhaftes Verhalten des Schädigers begründet seine Ersatzpflicht. Einen nur zufälligen Schaden muß derjenige tragen, den er trifft. Hat jemand infolge unglücklicher Verkettung von Umständen durch seine Tätigkeit einen Schaden verursacht, ohne daß ihn ein Verschulden trifft, da er den Schaden unmöglich als Folge seiner Handlungsweise voraussehen konnte, so widerstrebt es dem Gerechtigkeitsgefühl, ihn für den Schaden einstehen zu lassen.

Eine wichtige Ausnahme dieses Verschuldensprinzips bildet § 833 BGB., nach welchem derjenige, welcher ein Tier hält, das weder dem Berufe, noch der Erwerbstätigkeit noch dem Unterhalte des Tierhalters zu dienen bestimmt ist, ohne Rücksicht darauf haftet, ob ihn ein Verschulden trifft, wenn es ein fremdes Rechtsgut verletzt. Diese Haftung beruht nicht auf der Tatsache der Verursachung allein; denn auch bei der Schadenshaftung ist ja die Verursachung des Schadens erste Voraussetzung, sondern ist der Erwägung entsprungen, daß derjenige, welcher, wie der Halter eines Tieres, in ungewöhnlicher Weise durch sein Verhalten die Allgemeinheit gefährdet, d. h. die gewöhnlichen, durch den Verkehr der Menschen untereinander bedingten Gefahren wesentlich erhöht, auch dafür einzustehen hat.

Die Gesetzgebung, die sich durch die fortschreitende Entwicklung des Kraftfahrzeugbetriebes und des Luftverkehrs zu einem Eingreifen gezwungen sah, legte dieses *Gefährdungsprinzip* auch der Sonderregelung im K.F.G. und L.V.G. zugrunde, ähnlich der Regelung im H.P.G. und der Tierhalterhaftung.

Als die Hauptschwierigkeit einer zweckmäßigen Lösung erwies sich die richtige Abwägung der widerstreitenden Intressen der Einzelnen und der Allgemeinheit. Einerseits sollte dem Publikum der notwendige Schutz gegen die Betriebsgefahren und ein Schadenersatzanspruch bei Unfällen gesichert werden, andererseits galt es auch, das Interesse der Unternehmer der beteiligten Industrieen und der Allgemeinheit an der Entwicklung des Verkehrsmittels (wirtschaftliche und militärische Gesichtspunkte!) zu berücksichtigen.

Der „*Weitere Bericht*" des 33. Ausschusses über den Entwurf eines L.V.G. sagt über die diesbezüglichen Beratungen des Reichstages (Drucksachen des R.T. Nr. 5218, S. 2):

„Während von der einen Seite die reine Erfolgshaftung heftig angegriffen und verlangt wurde, daß sie wenigstens nicht den Fluggästen, sondern nur unbeteiligten Dritten gegenüber anwendbar sein solle, mindestens aber höhere Gewalt von der Haftung befreien müsse, geht die andere Seite so weit, sogar die vertragliche Ausschließung der Haftpflicht durch Aufnahme einer entsprechenden Vorschrift in das Gesetz unmöglich zu machen.

Von der anderen Seite wurde betont, daß die schweren Haftpflichtbestimmungen die Erdrosselung der deutschen Luftfahrt zur Folge haben könnten, da die Luftverkehrsgesellschaften zum Abschlusse von Haftpflichtversicherungsverträgen gezwungen wären, was eine Erhöhung der Flugpreise auf das Doppelte zur Folge haben würde. Von der Gegenseite wurde geltend gemacht, daß gerade scharfe Haftpflichtbestimmungen das beste Mittel seien, um das Vertrauen des Publikums zum Luftverkehr zu stärken, und diesen dadurch zu beleben. Man einigte sich schließlich dahin, es bei den grundsätzlichen Vorschriften der Regierungsvorlage zu belassen."

Der Bericht beleuchtet den Widerstreit der Interessen und den Kampf um die Formulierung der Haftungsgrundsätze, wie er sich in ähnlicher Weise auch bei der Entstehung des K.F.G. abspielte.

„Die ganze Gefährdungshaftung ist", wie Rümelin zutreffeng sagt („Die Gründe der Schadenszurechnung" S. 56, vgl. Barber S. 2), „kein fest determiniertes Prinzip, sondern eine namentlich durch die Steigerung der Interessenkollisionen in der Neuzeit hervorgerufene Tendenz, die ihre nähere Begrenzung durch eine auf komplizierten, legislatorischen Erwägungen beruhende positive Normierung erhalten müsse".

Nach eingehenden, langjährigen Beratungen fanden die Grundsätze der Haftung für Kraftfahrzeug- und Luftfahrzeugschäden ihre Formulierung im Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (geändert 1923 und 1924) und im Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922. — Die grundlegenden Bestimmungen, in welchen das Gefährdungsprinzip verankert wurde, sind die §§ 7 K.F.G. und § 19 L.V.G. Diese lauten:

§ 7 K.F.G.

„Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeuges verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betrieb beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist, und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeuges jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat.

Benutzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er anstelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet. Daneben bleibt der Halter zum Ersatze des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Fahrzeuges durch sein Verschulden ermöglicht worden ist."

§ 19 L.V.G.

„Wird bei dem Betrieb eines Luftfahrzeuges durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeuges verpflichtet den Schaden zu ersetzen.

Benutzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er anstelle des Alters zum Ersatze des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Fahrzeuges durch sein Verschulden ermöglicht worden ist."

II.

Die Verkehrsmittel.

a) Das Kraftfahrzeug.

Die Begriffsbestimmung des Kraftfahrzeuges erfuhr bereits verschiedene Wandelungen. Während die vom Bundesrat zur Zeit der Entstehung des Kraftfahrzeuggesetzes aufgestellten „Grundzüge" unter Kraftfahrzeugen, die „durch elementare Triebkräfte bewegten Fahrzeuge — Kraftwagen oder Krafträder" — verstanden, bezeichnet das Kraftfahrzeuggesetz, um die Heranziehung der durch elementare Triebkräfte, nämlich durch die Schwerkraft oder die Kraft des Windes bewegten Fahrzeuge auszuschließen, als Kraftfahrzeuge „Wagen oder Fahrräder, welche durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne am Bahngeleise gebunden zu sein". Die Worte Wagen oder Fahrräder wurden durch die Nov. vom 21. Juli 1923 durch das Wort „Landfahrzeug" ersetzt. (R.G.Bl. 1. Teil 1923, S. 743.) Dies sollte keine Veränderung des Inhaltes dieser Defination bedeuten, sondern nur eine genauere Bestimmung desselben, um die Zweifel auszuschließen, die darüber entstanden waren, ob auch Luft- oder Wasserfahrzeuge, soweit sie durch motorische Kraft angetrieben werden — insbesondere die auf Rädern laufenden Flugzeuge, welche bei Start und Landung sich scheinbar nur unerheblich von einem Auto unterscheiden, zu den Kraftfahrzeugen zu rechnen seien. Nur wenn das Fahrzeug als Land- oder Luftfahrzeug gebaut und verwendbar ist (so einige Neukonstruktionen auf diesem Gebiete), ist es begrifflich nicht mehr ausschließlich Luftfahrzeug, sondern auch bestimmt, auf dem Lande zu fahren, insoweit also Kraftfahrzeug.

Die Grundeigenschaft des Kraftfahrzeuges ist also gemäß dem Wortlaut des Gesetzes die Eigenschaft eines L a n d f a h r z e u g e s. Diese Eigenschaft wird näher bestimmt durch zwei Merkmale, nämlich durch das Merkmal „des B e w e g t w e r d e n s d u r c h M a s c h i n e n k r a f t" und durch das Merkmal „des N i c h t g e b u n d e n s e i n s a n B a h n g e l e i s e" (vgl. Eger S. 10, Schmidt-Wagner S. 90, Barber S. 19).

Diese drei Erfordernisse sind wesentliche Eigenschaften eines Kraftfahrzeuges; es scheiden daher aus alle Fahrzeuge, soweit sie nicht begrifflich Landfahrzeuge sind, dann unter Berücksichtigung des diese Grundeigenschaft kennzeichnenden, zuerst erwähnten Merkmales alle diejenigen Landfahrzeuge, die durch animalische, durch menschliche (Landskif) und tierische, oder durch elementare Triebkräfte, d. h. Naturkräfte, bewegt werden (Segelschlitten), schließlich unter Berücksichtigung des zweiten erwähnten Merkmales alle an Bahngeleise gebundene Fahrzeuge, z. B. Eisen- oder Straßenbahnen.

Zu den Kraftfahrzeugen zählen auch Motorschlitten, da nach dem seit der Novelle 1923 geltenden Wortlaut des Gesetzes nur ein durch Maschinenkraft bewegtes Fahrzeug gefordert wird, welches aber durchaus kein Wagen sein muß. Aus dem gleichen Grunde sind auch die Tanks Kraftfahrzeuge. Daß der Gesetzgeber nur eine genauere Begriffsbestimmung, wie oben dargelegt, geben wollte, und nicht eine Erweiterung des Begriffes beabsichtigte, ist nicht erheblich. Dagegen kann ein Raketenfahrzeug, sei es ein Raketenwagen — oder Schlitten, nicht als Kraftfahrzeug angesehen werden, da hier keine Bewegung durch Maschinenkraft vorliegt. Der Begriff der Maschinenkraft ist dahin zu bestimmen, daß Maschinenkraft von einer solchen Maschine ausgehen muß, die mit besonders dazu geeigneten und gerade dafür bestimmten Vorrichtungen eine ihr zugeführte

oder aus Kraftstoff gewonnene Kraft unter substanzieller Veränderung in Bewegung umwandelt (so Müller, vgl. Volkmann über Rechtsfragen des Raketenfahrzeuges, deutsches Autorecht 1928, S. 171). Richtig betrachtet Volkmann hierbei als wesentlich, daß die Kraft nicht unmittelbar auf das Fahrzeug einwirkt, sondern auf dem Umweg über eine Maschine, d. h. den Motor, sodaß also ein Segelfahrzeug kein Kraftfahrzeug darstellt, da das Segel keine Maschine ist, wohl aber das Rotorfahrzeug, da der Rotor die von ihm aufgefangene elementare Kraft des Windes maschinenmäßig in Bewegungsenergie umwandelt. Nach dem bisherigen Prinzip wird der Raketenantrieb aber nicht durch eine besondere Maschine in Bewegung umgesetzt, sondern wirkt direkt auf das Fahrzeug, welches bei Entzündung des Schubraketen mehr ruckartig, bei Dauerbrandraketen gleichmäßig nach vorwärts getrieben wird. (Bezüglich der übrigen Gründe siehe Volkmann a.a.O.). Aus der Ablehnung des Vorschlages des Gegenentwurfes als Kraftfahrzeuge die durch „eine ihnen innewohnende Triebkraft" bewegten Fahrzeuge zu erklären, wird mit Recht gefolgert, daß die bewegende Maschinenkraft sich nicht innerhalb des Fahrzeuges befinden muß. Zu weit geht aber die Annahme von Friedrich, daß auch ein durch ein Kraftfahrzeug fortbewegtes, gezogenes oder geschobenes Fahrzeug, z. B. ein Anhängewagen, selbst als Fahrzeug zu betrachten sei; denn jeder beliebige Lastwagen, der sonst von Tieren gezogen wird, könnte dadurch vorübergehend zum Kraftfahrzeug werden, wenn er z. B. von einem Traktor gezogen wird. (Zu beachten ist auch die Sonderregelung in § 25 der V.O. über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.) Zum Begriffe des Kraftfahrzeuges gehört die Eigenbewegung, wie aus der ursprünglichen Bezeichnung des Kraftfahrzeuges „Automobil" klar ersichtlich ist. Wenn auch die Kraftquelle, d. i. die die Kraft erzeugende oder liefernde Einrichtung, sich nicht im Fahrzeug befinden muß, so muß doch der diese Kraft in mechanische Bewegung umwandelnde Apparat, die Maschine, der Motor, im Fahrzeug angebracht sein und dessen Fortbewegungseinrichtungen in Bewegung setzen. Friedrich (S. 19) nimmt demgegenüber an, die Art der Einwirkung der Maschinenkraft sei vollkommen gleichgültig, durch die Verkuppelung mit dem Fahrzeug gingen alle diesem eigentümlichen Gefahren auf den Anhänger über. Wichtig wird diese Unterscheidung, wenn Zugmaschine und Anhänger verschiedenen Personen gehören und jedes Fahrzeug seinen eigenen Lenker hat.

Die Unterscheidung in Kraftwagen und Krafträder ist ebenso wie die in der Praxis geübte Unterscheidung in große und kleine Wagen nur von Bedeutung in verkehrspolizeilicher und steuerrechtlicher Hinsicht sowie im internationalen Verkehr, für die Anwendung des K.F.G. dagegen unerheblich.

Da das Kraftfahrzeug nicht zur Beförderung von Personen oder Lasten dienen muß, um Kraftfahrzeug zu sein, so gilt als solches begrifflich auch die vom Zulassungszwang befreite Dampf-Straßenlokomotive sowie das Raupenkraftzeug (vgl. Friedrich S. 19). Kraftfahrzeuge sind auch selbst fahrende Arbeits- oder Werkzeugmaschinen zu landwirtschaftlichen Zwecken, wie Dampf- oder Motorpflüge 2c. Diese unterliegen auch der strengen Haftung nach § 7, welche jedoch in der Regel durch § 8 Nr. 2 ausgeschlossen ist. Vgl. Eger, Oberländer, Lechner, Seuffert-Dittmann, Isaak, Hallbauer, Hellingrath.)

b) Das Luftfahrzeug.

Für den Begriff des Luftfahrzeuges gibt uns § 1. Abs. II des L.V.G. eine Legaldefinition: „Luftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Luftschiffe, Flugzeuge, Ballone, Drachen und ähnliche für eine Bewegung im Luftraume bestimmte Geräte".

Aus den Worten „im Sinne dieses Gesetzes" ergibt sich, daß diese Begriffsbestimmung für alle drei Abschnitte des L.V.G. maßgebend ist, also auch für den über die Haftpflicht.

Die Begriffsbestimmung im Entwurf 1914 war wesentlich enger. Dieser Entwurf wollte nur den Verkehr mit Luftschiffen, Flugzeugen und Freiballonen regeln. § 15, welcher die Haftung des Halters für Betriebsunfälle regelte, sprach sogar nur vom „Betrieb eines Luftfahrzeuges, das für Aufnahme von Menschen bestimmt ist".

Der dem L.V.G. zugrunde liegende Entwurf von 1920, welcher, wie es in der Begründung heißt, sich „den gegenüber der Zeit der Entstehung des Entwurfes von 1914 veränderten politischen, wirtschaftlichen und luftverkehrstechnischen Verhältnissen anpassen mußte", erweiterte den Begriff des Luftfahrzeuges auf „ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte".

Nach Art. 7 Ziffer 19 Reichsverfassung hat das Reich die Gesetzgebung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in der Luft, soweit es sich um den allgemeinen Verkehr handelt. Abs. II von § 1 LV.G. überschreitet somit in seiner Einbeziehung von Ballonen und Drachen und allen für eine Bewegung im Luftraume bestimmten luftfahrzeugähnlichen Geräte die der Reichsgesetzgebung verfassungsmäßig gezogenen Grenzen. Die Notwendigkeit, die Bestimmungen des L.V.G. auf Fahrzeug ohne eigene Kraftquelle wie auf solche mit eigener Kraftquelle (vgl. Drucksache des Reichstages Nr. 2504, Begründung zum Entwurf des Gesetzes) anzuwenden, ist unbestritten. Dagegen wurden Bedenken gegen die gesetzliche Zulässigkeit dieser Regelung des Luftverkehrsgesetzes geltend gemacht mit Rücksicht auf Art. 7 Ziff. 19 R.V. mit der Begründung, es genüge nicht, wie Bredow-Müller annimmt, daß das Gesetz „dementresprechend mit der in Art. 76 R.V. vorgeschriebenen verfassungsändernden Mehrheit im Reichstag angenommen worden ist", um die mangelnde Zuständigkeit des Reiches zur Regelung der Materie zu ersetzen; eine Erweiterung der Reichskompetenz könne nur im Wege der Verfassungsänderung auf Grund des Art. 76 geltend gemacht werden (so Barber S. 6N unter Berufung auf Giese S. 61 und 63, Ackermann S. 8).

Diese Bedenken sind aber nicht begründet. Die obigen Ausführungen von Bredow-Müller sind zutreffend. Die Ausdehnung der Zuständigkeit des Reiches über den Rahmen des Art. 7 Ziffer 19 hinaus wurde jedoch nicht Inhalt der Reichsverfassung. Durch einfaches Reichsgesetz könnte diese Ausdehnung wieder beseitigt werden und damit den Ländern das Recht wieder eingeräumt, insoweit landesrechtliche Vorschriften zu erlassen. Diese Zuständigkeitserweiterung im Luftverkehrsgesetze genießt also nicht den Schutz eines Verfassungsgesetzes.

Durch die Möglichkeit der Bewegung im Luftraum, nicht etwa durch die Art der Antriebsquelle, unterscheidet sich das Luftfahrzeug von Land- und Wasserfahrzeugen. Es ist also ein Landfahrzeug, welches durch eine motorisch bewegte Luftschraube ähnlich bewegt wird, wie ein Flugzeug beim Start, noch kein Flugzeug, da es sich nicht in den Luftraum erheben kann. Dadurch, daß das Gesetz als Luftfahrzeuge die Geräte bezeichnet, welche für eine Bewegung im Luftraum bestimmt sind, bringt es zum Ausdruck, daß nicht jede beliebige Bewegung den bewegten Gegenstand zu einem Luftfahrzeug machen kann; denn dann wäre ja begrifflich jeder Gegenstand ein Luftfahrzeug, da alle Körper der Erdanziehung unterworfen sind und sich das Fallen von einem Punkt im Luftraum auf die Erde als Bewegung darstellt.

Zu einer Bewegung im Luftraum bestimmt sind vielmehr nur solche Körper, die eine gewisse Zeitdauer in der Luft zu bleiben vermögen, was aber nicht, wie Bredow-Müller annimmt, begrifflich ein Steigvermögen voraussetzt. Es sind daher auch Fallschirme, d. h. Geräte, die Menschen oder Sachen in langsamem Fall von Stellen im Luftraum zu tiefer gelegenen führen sollen, auch als Luftfahrzeuge im Sinne des L.V.G. anzusehen. Die Begründung von Bredow-Müller, daß sie lediglich den Gesetzen der Schwerkraft gehorchen und daher nicht als Luftfahrzeuge angesehen werden können, ist nicht richtig, da die Schwerkraft durch den mittels des Schirmes bewirkten Luftwiderstand so stark ab-

geschwächt wird, daß der Fallschirm seine Bestimmung, eben der Beförderung und Bewegung von Menschen durch die Luft, z. B. bei In-Brand-Geraten eines Flugzeuges, erfüllen kann. In der Begründung des Entwurfes zum L.V.G. vom 8. Juli 1921 (Drucksache des Reichstages Nr. 2504), welche in § 1 Abs. II wörtlich mit dem § 1 Abs. II des L.V.G. übereinstimmt, werden ausdrücklich auch die Fallschirme zu den Luftfahrzeugen gerechnet, ebenso Gleitflugzeuge. Auf Grund der neuen Entwicklung sind die Segel- und Gleitflugzeuge auch nach der von Bredow-Müller gegebenen Bestimmung als Luftfahrzeuge anzusehen, da sie durch Ausnützung der Luftströmungen Steigvermögen besitzen und sich theoretisch unbegrenzt lange (a.B. Bredow-Müller von 1922) in der Luft halten können.

Die wichtigsten Arten von Luftfahrzeugen zählt das Gesetz in dem § 1 Abs. II auf. Maßgebender Gesichtspunkt für die Begriffsbestimmung dieser verschiedenen Arten von Luftfahrzeugen sind die Mittel, durch welche sie sich in die Luft erheben bezw. sich in der Luft halten und sich dort fortbewegen. In Betracht kommt hier vor allem das Gewicht („schwerer oder leichter als Luft"), Ausnützung von Luftströmungen, Verwertung des Luftwiderstandes zum Antrieb mittels des durch Maschinenkraft bewegten Propellers (oder kurz: die Maschinenkraft), außerdem Antrieb durch Schubkräfte (Raketen). Die Ausdrucksweise in der Definition von B.-Müller S. 47 „Erzeugung von Strömungskräften" ist nicht haltbar. Sie gibt ein schiefes Bild über die bei der Fortbewegung des Luftfahrzeuges wirksamen Kräfte. Die Strömungskräfte, welche erzeugt werden, werden ja nicht verwertet. Dazu wäre eine Ausnützung der entstehenden Luftwirbel erforderlich. Ein Flugzeug wird doch nicht durch die entstehenden Luftströmungskräfte fortbewegt, sondern durch Ausnützung des Luftwiderstandes. Es könnte höchstens von einer Erzeugung von Luftströmungen gesprochen werden.

Unter Berücksichtigung obiger Gesichtspunkte ergeben sich folgende Begriffsbestimmungen:

1) Luftschiffe, das sind Luftfahrzeuge, deren Eigengewicht geringer ist, als das Eigengewicht der von ihnen verdrängten Luftmenge und die durch diesen Gewichtsunterschied sowie durch Maschinenkraft und durch Ausnützung von Luftströmungskräften ihren Auftrieb erhalten und im Luftraum willkürliche Bewegungen nach jeder Richtung ausführen können.

2) Flugzeuge, das sind Luftfahrzeuge, die bei einem Eigengewicht, das größer ist, als das der von ihnen verdrängten Luftmenge, durch Maschinen oder Schubkräfte oder durch Ausnützung von Luftströmungskräften willkürliche Bewegungen in jeder Richtung ausführen können.

Diese Begriffsbestimmung ist jedoch nur für Motorflugzeuge zutreffend. Segelflugzeuge können nur Luftströmungskräfte ausnützen und ihre Bewegungen daher in der Regel nicht willkürlich ausführen, sondern nur maßgebend beeinflussen.

3) Ballone, das sind Luftfahrzeuge, die dadurch aufgetrieben werden, daß ihr Eigengewicht geringer ist als das Eigengewicht der von ihnen verdrängten Luftmenge.

4) Drachen, das sind Luftfahrzeuge von einem größeren Eigengewicht als dem der von ihnen verdrängten Luftmenge, die ihren Auftrieb erhalten durch Ausnützung des Geschwindigkeitsunterschiedes zwischen der sie umgebenden Luft und einem Punkt, an dem sie befestigt sind.

5) Aehnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte sind Luftfahrzeuge, deren Bewegung im Luftraum durch die Kräfte erfolgt, welche den unter 1—4 genannten Fahrzeugen die Bewegung ermöglichen.

Bezüglich der verschiedenen Unterarten: Segelflugzeug, Schraubenflieger, Hubschrauber etc. vgl. Bredow-Müller S. 48.

Nicht unter den Begriff der Luftfahrzeuge fallen aber nach herrschender Ansicht Kinderspielzeuge, z. B. Kinderflugzeuge oder -Ballons.

Im Gegensatz zum Kraftfahrzeug kann die Bewegung des Luftfahrzeuges also auch durch elementare sowie andere als Maschinenkräfte, z. B. Wind, Auftrieb (negative Folge der Erdanziehung), direkt wirkende Schubkraft, durch Raketenantrieb, erfolgen.

III.

Der Betriebsunfall.

Grundbedingung für die Haftung ist Entstehung des Schadens durch einen **Betriebsunfall**, d. h. durch einen Unfall beim Betrieb eines Kraft- oder Luftfahrzeuges. Während im L.V.G. in § 19 Abs. I ausdrücklich ein **Unfall** als Ursache der Schadensentstehung mit den Worten: „Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeuges durch Unfall jemand getötet", gefordert wird, heißt es im K.V.G. in § 7 Abs. I zunächst lediglich: „Wird beim Betrieb .... ein Mensch getötet". in Abs. II dann aber: „Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird". Daraus ist klar ersichtlich, daß beim K.F.V. genau so wie beim L.V.G. der Schaden durch einen Unfall entstanden sein muß, d. h. durch ein mit dem Betrieb in ursächlichem Zusammenhang stehendes, bestimmtes, zeitlich feststellbares, den regelmäßigen Betrieb in außergewöhnlicher Weise unterbrechendes und mit körperlichen Wirkungen verbundenes Ereignis. Ein allmählich, z. B. durch Ueberanstrengung im Flugdienst entstehendes Leiden ist also kein Betriebsunfall. (So R.G. 21, 77; 44, 257; 55, 231.)

Ob nun der Unfall „**beim Betrieb** oder außerhalb desselben erfolgt, ist eine der bestrittendsten und schwierigsten Fragen des K.F.G. wie L.V.G. Beide Gesetze sprechen zwar wiederholt vom Betriebe des Kraftfahrzeuges bezw. Luftfahrzeuges, ohne daß aber eine Legaldefinition dieses grundlegenden Begriffes erfolgt. Er ist aus dem den § 7 K.F.G. und 19 L.V.G. entsprechenden § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes übernommen. Es war daher naheliegend, auch die dortige, zwar ebenfalls nicht im Gesetz gegebene, aber durch eine reiche Rechtsprechung festgesetzte Bestimmung hierher zu übertragen. So sagt Eger in seinem Kommentar zum K.F.G. S. 58:

„Trotz des Ausdruckes „Bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges" ist nicht Voraussetzung, daß ein individuell bestimmtes Kraftfahrzeug den Unfall unmittelbar verursacht. Die gesetzliche Vorschrift bedeutet nichts anderes als Kraftfahrzeugbetrieb, d. h. Kraftwagenunternehmen als Ganzes. Nicht **ein** Fahrzeug muß in Betrieb gesetzt sein, sondern es muß ein Kraftfahrzeug**betrieb** stattfinden. Der Massenbetrieb — Automobiltransportunternehmen — zeitigt andere Betriebsgefahren als das Halten eines Kraftwagens. Soweit der Betrieb von Automobilen als solcher besondere Gefahren, die mit der Eigentümlichkeit gerade dieses Betriebes zusammenhängen, hervorbringt, findet das Gesetz Anwendung."

Diese Meinung, die unter Kraftfahrzeugbetrieb analog dem H.P.G. nicht den Betrieb eines Kraftfahrzeuges, einer Einzelsache, sondern den Betrieb eines Unternehmens, einer Sachgesamtheit sieht, widerspricht dem klaren Wortlaut des Gesetzes, wo ausdrücklich von dem Betriebe **eines** Kraftfahrzeuges die Rede ist, und fand, daß sie auch dem Verkehrsbedürfnisse in keiner Weise gerecht wurde, keinen Widerhall. Das einzelne Kraftfahrzeug ist wirtschaftlich und im Verkehr vorherrschend und für das einzelne Kraftfahrzeug ist auch das K.F.G. erlassen.

Wenn auch dieser letztere Gesichtspunkt bezüglich des Luftfahrzeuges nicht gilt und das einzelne Flugzeug in Deutschland zur Zeit noch eine ganz untergeordnete Rolle gegenüber den großen Flugunternehmen spielt, so ist doch nach h.A. auch für den Begriff „beim Betrieb eines Luftfahrzeuges" gemäß § 11 L.V.G., welcher wie § 7 K.F.G. dem § 1 R.H.G. nachgebildet ist, nicht die Auslegung dieser Bestimmung maßgebend. Wie Bredow-Müller zutreffend ausführt, ist der Betrieb einer Eisenbahn die Summe von Einzeltätigkeiten einer Reihe verschiedenartigster Einrichtungen, technischer, kaufmännischer und verwaltungsmäßiger Art; dem kann der Betrieb eines einzelnen Fahrzeuges weder tatsächlich noch rechtlich gleichgestellt werden. Dies ergibt sich klar aus dem Wortlaut der betr. Bestimmung: Während § 7 K.F.G. und § 19 L.V.G. vom „Betriebe eines Fahrzeuges" sprechen, heißt es in § 1 R.H.G. „Betrieb einer Eisenbahn" und nicht etwa entsprechend „Betrieb eines Eisenbahnzuges". Daraus ergibt sich, daß zwischen dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges und Luftfahrzeuges grundsätzliche Verschiedenheiten nicht bestehen.

Gegenüber der von Eger vertretenen Ansicht, welche den Begriff „beim Betrieb" in wirtschaftlichem Sinne auffaßt, betonen die meisten Kommentatoren (Isaak, Weitz, Oberländer-Bezold, Seuffert-Dittmann, Heucke, Lechner, Kirchner, Bredow-Müller) die maschinentechnische Seite, während das Reichsgericht demgegenüber einen verkehrswesentlichen Standpunkt einnimmt (ebenso Gordan).

Die in der Literatur herrschende Ansicht (der sich auch der Verfasser anschließt), welche den Begriff des Betriebes im technischen Sinne auffaßt, geht von folgenden Gesichtspunkten (vgl. Bredow-Müller, Lechner, Oberländer-Bezold) aus:

Sowohl im K.F.G. wie im L.V.G. handelt es sich um den Betrieb eines Fahrzeuges, einer Einzelsache. Dabei sind die technischen Vorgänge entscheidend, der Betrieb ist die technische Tätigkeit der dem technischen Zweck dienenden Kräfte. Der technische Zweck eines Fahrzeuges ist die selbständige Fortbewegung durch Maschinenkraft, beim Luftfahrzeug auch durch andere Kräfte. Das Fahrzeug ist demnach im Betrieb, wenn und solange die den Zweck des Fahrzeuges dienenden Kräfte wirksam sind, sei es, daß sie das Fahrzeug, sei es, daß sie nur den Motor oder die Maschine bewegen, also

1) wenn es sich von Ort zu Ort bewegt durch die ihm innewohnende oder zugeführte Triebkraft, oder wenn es nach Abstellung des Motors unter Nachwirkung dieser Kraft weiterläuft, z. B. ein im Gleitflug niedergehendes oder bereits niedergegangenes Flugzeug, bevor es zum Halten gekommen ist.

2) oder wenn zwar der Motor läuft, das Fahrzeug aber still steht, z. B. vor der Einkuppelung oder nach Lösung der Kupplung oder bei Nichtangreifen der ebenfalls in Bewegung gesetzten Räder infolge eines Hindernisses, z. B. bei Glatteis.

Bredow-Müller (S. 222) sagt: „Beendet ist der Betrieb im allgemeinen dann, wenn die Wirkung der bestimmungsgemäßen Triebkräfte aufhört". Bei Seeflugzeugen bezeichnet er als regelmäßiges Betriebsende den Augenblick, in dem das auf das Wasser niedergegangene Flugzeug durchgesackt ist, also ausschließlich nur noch vom Auftrieb des Wassers getragen wird. Bei Luftfahrzeugen bewirken aber, wie oben dargelegt, außer der Maschinenkraft noch andere Kräfte (Auftrieb, Luftströmungen) die Fortbewegung. Wird durch diese Kräfte das Fahrzeug, wenn auch gegen den Willen des Führers, in Bewegung gesetzt, z. B. die Haltetaue eines Ballons oder eines Luftschiffes reißen, oder ein bereits gelandetes und zum Stillstand gekommenes Fahrzeug wird durch den Sturm fortgerissen, vor endgültiger Erledigung der einzelnen Betriebsfahrt, also vor Einbringen in den Schuppen, so fällt diese Fahrt, weil die Einwirkung dieser Kräfte dem Luftverkehr wesenseigen ist, und sie im Rahmen der einzelnen Betriebsfahrt vor ihrer Beendigung erfolgt, in den Begriff des Betriebes. Vgl. die Begrün-

dung des Entwurfes von 1921 zu den §§ 15 und 16: „Der Ausdruck „beim Betrieb eines Luftfahrzeuges" bedeutet nicht dasselbe, wie bei der Fahrt eines Luftfahrzeuges." Vielmehr ist ein Schaden beim Betrieb auch dann entstanden, wenn er bei den Vorbereitungen für den Aufstieg, bei Einbringung des Fahrzeuges in die Halle, bei Verankerung eines auf freiem Felde gelandeten Fahrzeuges, bei Befestigung eines Luftschiffes am Ankermast, bei der Abbeförderung des Fahrzeuges oder bei ähnlichen Anlässen auftritt (vgl. auch Pfalzgraf S. 57, Bredow-Müller S. 2188 ff.).

Wird aber ein Kraftfahrzeug ohne vorherige Wirkung des Motors infolge eines äußeren Anstoßes, z. B. durch Wind, animalische Kräfte oder auf schiefer Ebene durch seine Schwerkraft in Bewegung gesetzt, oder ein Kraftrad nach eingetretenem Motorschaden durch Treten der Pedale weiterbefördert, so ist es damit noch nicht im Betrieb. (A. A., Bayer. Ob.L.G. 3. März 1925, Rev.-Reg. I 3025). Der prinzipielle Unterschied zu einem mit abgestelltem Motor niedergehenden Flugzeug (beide unterliegen der Erdanziehung und verlieren dabei in der Regel durch vorherige Maschinentätigkeit gewonnene Höhe) ist die wesensfremde Einwirkung. Auch ein Fuhrwerk kommt durch solche Kraft, z. B. die Schwerkraft, ins Rollen.

Da, wie oben dargelegt, bei der Auslegung des Begriffes Betrieb nicht auf das Unternehmen als Ganzes abzuzielen ist, sondern nur auf das einzelne Inbewegungbringen, die einzelne Ingebrauchnahme, so gehören reine Vorbereitungshandlungen, wie: Schmieren der Maschinenteile, Einfüllen des Betriebsstoffes, das Herausschaffen des Fahrzeuges aus der Halle durch körperliche Tätigkeit oder durch besondere Vorrichtungen, Ausbesserungen u. dergl., nicht zum Betrieb. Wollte man alle diese den Betrieb ermöglichenden Handlungen dazu rechnen, so müßte man immer weiter zurückgreifen und käme so schließlich zu der abgelehnten Betriebsbestimmung Eger's.

Das Ankurbeln des Motors stellt sich dagegen nach überwiegende Ansicht als unmittelbare Inbetriebsetzung der die Fortbewegung bezweckenden Kräfte dar (Weitz, Lechner, Oberländer, Kirchner, Höpfel); anderer Ansicht Isaak S. 70. Seine Auslegung, das Ankurbeln gehöre nicht zum Betrieb, aber ein dabei geschehener Unfall sei als bei dem Betrieb geschehen anzusehen, ist nicht haltbar. Dient dagegen das Anwerfen des Motors lediglich zum Ausproben der nicht zur Fahrt bestimmten Maschine, so liegt nach herrschender Ansicht kein Betrieb vor, da ja keine Bewegung des Fahrzeuges erzielt werden soll.

Ein Fahrzeug, das ohne Motortätigkeit auf einer öffentlichen Straße steht, ist nach der in der Literatur überwiegenden Ansicht also nicht im Betrieb, gleichgültig, zu welchem Zweck und auf welche Dauer es dort steht. (So Weitz, Isaak, Lechner.) (A. A. Eger, Kirchner, Höpfel.) Erfolgt jedoch eine Explosion, verursacht durch vorhergehendes zu schnelles Fahren, so ist nach herrschender Ansicht ein Betriebsunfall gegeben, auch wenn das Fahrzeug sich bereits in völliger Ruhe befand, da die Explosion durch die kurz vorher beendete Betriebstätigkeit verursacht war.

Wie oben erwähnt, erblickt das R.G. im Gegensatz zu dieser in der Theorie herrschenden maschinentechnischen Ansicht, welcher sich auch der Verfasser anschließt, in der Frage des Begriffes „Betrieb" weniger ein Problem der Maschinentechnik, als vielmehr des Verkehrs, d. h. ein Fahrzeug gilt als im Betrieb befindlich, solange es im Verkehr ist. Dafür ist nicht maßgebend, ob es infolge der motorischen Kraft sich in Bewegung befindet oder mit laufendem oder abgestelltem Motor stillsteht — auch ein auf der Straße haltendes Auto hat im Verkehrssinne seine Bedeutung besonders als Verkehrshindernis (vergl. § 17 K.V.O.) —, sondern ob der Zweck, zu welchem die Inbetriebsetzung des Fahrzeuges erfolgte, erreicht ist oder nicht. Zweck der Inbetriebsetzung ist die Beförderung als solche. Wenn ein Arzt z. B. seine Patienten besucht und dabei die Fahrt nach Abstellen des Motors auf längere oder kürzere Zeit unterbricht, oder

ein Reisender beim Besuch seiner Kunden oder einer Wirtschaft sich längere Zeit aufhält und das Fahrzeug auf der Straße stehen bleibt, hindert dieser tatsächliche, oft viele Stunden dauernde Zustand der Ruhe nicht, daß das Fahrzeug seine Eigenschaft als Beförderungsmittel behält, bis die beabsichtigte Beförderung in vollem Umfange vollendet ist. Bei einer solchen nur vorübergehenden Unterbrechung hört das Fahrzeug nicht auf in Betrieb zu sein (R.G. 77, 348). Nach der Rechtsprechung liegt deshalb ein Betriebsunfall vor, wenn ein Fahrzeug, dessen Motor außer Betrieb ist und das auf einer öffentlichen Straße steht, durch Winde (ebenso Bredow-Müller bezüglich des Luftfahrzeuges, allerdings aus anderen oben dargelegten Gründen), oder infolge der Schlüpfrigkeit oder Steilheit der Wege in Bewegung gerät, oder wenn die Maschine eines auf öffentlicher Straße stehenden Kraftfahrzeuges explodiert, auch wenn diese Explosion nicht durch vorheriges Schnellfahren verursacht ist.

Der Unfall muß beim Betrieb des Kraftfahrzeuges bezw. des Luftfahrzeuges entstanden sein. In beiden Gesetzen ist also ursächlicher Zusammenhang zwischen Betrieb und Unfall gefordert. Eine Haftung besteht also nicht, wenn sich der Unfall nur bei Gelegenheit des Betriebes ereignet hat; jedoch „fallen darunter alle Schäden, die mittelbar oder unmittelbar verursacht sind durch Wirkungen der Handhabung oder Ausführung des Betriebes in allen Richtungen, insoferne die eigentümliche Gefährlichkeit des Betriebes die Ursache des Unfalles beeinflußt“ (Begründung zum Entwurf, vgl. Lechner S. 49 ff.). Es kann im Rahmen dieser Arbeit nicht auf die zahlreichen Kausalitätstheorien eingegangen werden, sondern nur auf die herrschende, von den Zivilsenaten des R.G. vertretene Theorie der adäquaten Verursachungen. Diese umgrenzt, um die Ausdehnung der Gleichwertigkeit aller Bedingungen nach dem Grundsatz der conditio sine qua non (Äquivalenztheorie) einzuschränken — unter Belassung des Begriffes, daß jede Bedingung als Voraussetzung für den Erfolg von Bedeutung ist, soferne sie nicht weggedacht werden kann, ohne daß der Erfolg entfiele — den Kreis der in Betracht kommenden Bedingungen nach dem Gesichtspunkte der Häufigkeit und Wahrscheinlichkeit der Folgen, welche diese Bedingungen nach der Erfahrung des Lebens nach sich ziehen. Die gesetzte Bedingung, der Vorgang abstrakt betrachtet, muß im allgemeinen (näheres siehe Bredow-Müller S. 226, Rümelin, die Verwendung der Kausalbegriffe, S. 2) und nicht nur unter den besonders eigenartigen Umständen zur Ermöglichung oder zur Herbeiführung des Erfolges geeignet sein, d. h. im adäquaten Zusammenhang stehen (R.G. 81, 359, 95, 249). Ein ursächlicher Zusammenhang ist rechtlich dann nicht als gegeben zu erachten, wenn der Schaden nur unter Mitwirkung eines zweiten Ereignisses zustande gekommen ist, das mit dem ersten keinen Zusammenhang hat, sodaß vom Standpunkte eines alle dem Menschen zu Gebote stehenden Erfahrungen und Kenntnisse beherrschenden Beurteilers zur Zeit der die Verantwortung begründenden Handlung eine derartige Schaden stiftende Verkettung von Umständen ebenso wahrscheinlich erscheinen mußte, wenn jene Handlung unterblieb, als wenn sie erfolgt wäre. Vgl. auch Bredow-Müller S. 225: Ursächlicher Zusammenhang liegt vor, wenn die dem Vorgang adäquate Bedingungskette allgemein geeignet ist, einen solchen, wie den eingetretenen Erfolg herbeizuführen. Als Voraussetzung für den ursächlichen Zusammenhang ist aber nicht subjektive Voraussehbarkeit auf Seiten des Schaden Stiftenden erfordert (R.G. 66, 253), ebensowenig wie Ueberlegung, daß der Schadenserfolg objektiv der Regel nach zu erwarten ist. Es genügt, daß die Sachlage für einen sie nach menschlichem Maßstab, soweit denkbar, übersehenden Beurteiler infolge der Handlung in Richtung auf den demnächst eintretenden Schaden gefährlich erscheinen mußte (vgl. R.G. 108, 310; Dittmann S. 40). Nicht notwendig (Bestr.) ist, wie schon behauptet, daß der Unfall gerade durch die dem Fahrzeugbetrieb „eigentümliche Gefährlichkeit“ verursacht sein müsse, wenn dies auch meistens der Fall sein wird. Dagegen ist (vgl. Lechner S. 51, a. A. Isaak S. 84) neben diesem inneren (adäquaten) Zu-

sammenhang noch ein äußerer örtlicher oder zeitlicher Zusammenhang zwischen Unfall und Betrieb erforderlich, d. h. die Schadenswirkungen müssen sich örtlich und zeitlich unmittelbar an den Betriebsvorgang anschließend. Einige Beispiele seien zur Erläuterung angeführt:

Eine schwangere Frau erschrickt so heftig über den Anblick eines Autozusammenstoßes, daß eine Frühgeburt erfolgt, in der sie stirbt. Hier liegt eine Unterbrechung des Kausalzusammenhanges vor, d. h. in der Kette der Bedingungen befindet sich ein nichtadäquates Glied. Die Frage der Adäquanz ist nicht dahin zu prüfen: Ist der Kraftfahrzeugbetrieb allgemein geeignet, den Tod eines Menschen herbeizuführen, sondern es sind die weiteren Zwischenbedingungen zu prüfen dahingehend: Ist der Kraftfahrzeugbetrieb allgemein geeignet den Tod einer Zuschauerin infolge Frühgeburt herbeizuführen? Diese Frage ist zu verneinen. Ebenso ist, wenn z. B. bei einer schwer nervenkranken Person durch den Anblick eines auf freier Strecke rasch fahrenden Motorrades eine zum Tode führende Verschlimmerung ihres Zustandes eintritt, kein ursächlicher Zusammenhang gegeben; denn der Anblick eines Motorrades ist nicht allgemein geeignet den Tod eines unbeteiligten Dritten durch Nervenerkrankung herbeizuführen. Der Tod wurde vielmehr herbeigeführt durch die nicht allgemeine, sondern außergewöhnliche besondere Beschaffenheit der Nerven der betreffenden Person. Stürzt aber z. B. ein Flugzeug aus großer Höhe ab und wirft die Lufterschütterung einen in unmittelbarer Nähe befindlichen Menschen zu Boden, welcher an den Folgen eines dabei erlittenen Nervenstoßes stirbt, so ist hier adäquater Zusammenhang gegeben; denn der Betrieb eines Luftfahrzeuges ist allgemein geeignet, durch Einwirkung des Luftdruckes den Tod eines Menschen infolge Nervenstoßes herbeizuführen (vgl. Bredow-Müller zu § 19).

Da es keinen Unterschied macht, ob der Schaden unmittelbar durch den Betriebsvorgang herbeigeführt worden ist oder mittelbar, also erst Zwischenglieder die schädigende Wirkung ausgelöst haben, so fallen unter die Haftung auch Schäden, die ein Tier verursacht hat (nicht aber nach dem K.F.G. wegen §7 Abs. II), soferne die Bedingungskette adäquat ist, z. B. ein durch das Geräusch oder die Geschwindigkeit des Flugzeuges erschrecktes Pferd wirft seinen Reiter ab oder geht durch und verletzt spielende Kinder.

IV.

Der Schaden.

Weitere Voraussetzung für eine Haftpflicht ist die Entstehung eines Schadens, und zwar eines **Vermögensschadens**, also eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage des Ersatzberechtigten (vgl. R.G. J.W. 1910, 934).

Immaterieller Schaden wird nicht ersetzt. Erleidet daher jemand eine schmerzhafte Verletzung, die aber ohne jede Aufwendung und ohne Beeinträchtigung seines wirtschaftlichen Erwerbs von selbst heilt, so hat er keinerlei Ansprüche, auch nicht auf Schmerzensgeld. Der Schaden muß **aus dem Unfalle** entstanden sein, also aus der Verletzung eines der in § 7 K.F.G. bezw. 19 L.V.G. angeführten Rechtsgüter, Leben, Körper, Gesundheit, Sache, wobei mit Planck unter der Verletzung des Körpers eine Zerstörung eines Teiles des Körpers in seiner äußeren Erscheinung, unter Verletzung der Gesundheit eine Störung der Funktionen des Körpers zu verstehen ist. Hieher gehören auch Störungen der psychischen Gesundheit, falls adäquater Kausalzusammenhang vorliegt (vgl. J.W. 1912, 650; 1915, 28; 1917, 44). Bloßes Erschrecken durch die Nachricht des Unfalls genügt nicht (J.W. 1911, 333; R.G. 75, 284).

Sachbeschädigung ist die Verschlechterung des bisherigen Zustandes einer Sache, d. h. Herabsetzung ihres Wertes. Auch die Bespritzung von Kleidern der

Straßenpassanten ist Sachbeschädigung; soweit sie das beim Straßenverkehr übliche Maß übersteigt (vgl. die Ausf. in den Entsch. d. Bayer. O.L.G. vom 26. 1. 1926 I 692, 25).

Keine Haftung nach dem L.V.G. (eine mögliche Haftung aus Vertrag wird in der Regel bei Vertragsabschluß ausgeschlossen) besteht, wenn bei einer Beschädigung des Fahrzeuges der Fahrgast zu spät ankommt und hierdurch ein Vermögensschaden entsteht; denn eine Beschädigung des dem Halter gehörigen Fahrzeuges gilt nicht als eine einen Schadensersatzanspruch des Fahrgastes gegen den betr. Halter begründende Sachbeschädigung im Sinne des § 7 K.F.G. bezw. § 19 L.V.G.

Wie zwischen Betrieb und Unfall, so ist auch zwischen Unfall und Schaden adäquater Zusammenhang erforderlich. Der Unfall muß also eine conditio sine qua non des Schadens sein und außerdem generell geeignet, den Schaden herbeizuführen (siehe oben). Auch mittelbare Folgen des Schadens gehören hieher. Um ein Schulbeispiel zu gebrauchen: Der Verletzte muß in ein Krankenhaus gebracht werden und stirbt an einer dort herrschenden ansteckenden Krankheit, an den Folgen einer Operation. Dagegen liegt eine Unterbrechung des Kausalzusammenhanges vor, wenn im Krankenhaus ein Brand ausbricht, welcher den Tod herbeiführt.

V.

Der Halter.

Haftpflichtig ist sowohl nach dem K.F.G. wie dem L.V.G. in erster Linie der Halter des Fahrzeuges (§ 7 bezw. § 19). Nur dessen Haftung ist im Rahmen dieser Arbeit zu behandeln. Einen abstrakten Begriff des Halters kennt das Gesetz nicht, sondern gebraucht ihn nur in den drei Verbindungen: Tierhalter, Kraftfahrzeughalter und Luftfahrzeughalter, also nur im konkreten Sinne. Eine Legaldefinition dieser Begriffe hat das Gesetz nirgends gegeben, sondern die genaue Begriffsbestimmung der Wissenschaft und Praxis überlassen. In allen Fällen ist der Halter der Träger einer unter gewissen Voraussetzungen gegebenen Ersatzpflicht. Die Regelung der Haftpflicht im K.F.G. erfolgt in Anlehnung an § 833 BGB., wie aus der Begründung des zweiten Entwurfes ersichtlich ist, welcher den im ersten Entwurf von 1906 vorgesehenen Ausdruck „Betriebsunternehmer" (vgl. hiezu Pfalzgraf S. 36) in das Wort „Halter" umänderte, und auch die dort geforderte reine Gefährdungshaftung erheblich einschränkte.

In der Begründung heißt es (vgl. Pfalzgraf S. 37): „In Abweichung von der Fassung des früheren Entwurfes wird die Haftung nicht dem Betriebsunternehmer, sondern dem Halter des Kraftfahrzeuges auferlegt. Gegen den ersteren Ausdruck ist nicht ohne Grund das Bedenken geltend gemacht worden, daß sich damit leicht der Begriff des gewerblichen Unternehmens verbinde, der hier nicht in Frage komme. Dem Sprachgebrauch ist es in der Tat fremd, den Besitzer eines Luxus-Automobils als Betriebsunternehmer zu bezeichnen. Dagegen entspricht es der auch im Verkehr üblichen Ausdrucksweise von demjenigen zu sprechen, der ein Kraftfahrzeug „hält". Der Ausdruck ist außerdem durch den § 833 BGB. bereits in die Rechtssprache eingeführt und die Auslegung, welche die Bezeichnung in der Rechtsprechung gefunden hat, wird auch für den Begriff des Fahrzeughalters verwertet werden können."

Für das L.V.G. wurde dagegen die Auslegung des Begriffes „Halter" aus dem K.F.G. übernommen, „damit seine höchstrichterliche Festlegung für die Anwendung des L.V.G. nutzbar gemacht werden könne" (Br.-Müller). In der Begründung des Entwurfs eines L.V.G. heißt es: „Der Träger der Haftpflicht soll nach dem Vorgange des K.F.G. der Halter des Fahrzeuges sein. Das sei der-

jenige, welcher für eigene Rechnung das Fahrzeug in Gebrauch hat, und diejenige umfassende Verfügungsgewalt darüber besitzt, die solcher Gebrauch voraussetzt; dabei sei es gleichgültig, ob der als Halter in Anspruch Genommene Eigentümer des Fahrzeuges ist oder ob er es als Nießbraucher, Pächter, Mieter oder Entleiher verwendet" (vgl. Verhandlungen des Reichstages I. Wahlperiode 1920, Aktenstück Nr. 2504 S. 2474).

Ein Vergleich der angeführten Auszüge aus der Begründung der beiden Entwürfe zeigt deutlich, wie wenig man sich zur Zeit der Entstehung des K.F.G. (ganz anders beim L.V.G.) darüber im klaren war, wer denn eigentlich haften solle. Man hielt sich allzu voreingenommen und ängstlich an die vorhandenen Vorbilder, den Betriebsunternehmer des H.P.G. sowie an den selbst vielseitig gedeuteten Tierhalter und bedachte zu wenig, daß die Regelung der Haftpflicht nach dem K.F.G. zwar auf ähnlichen Gründen beruhe, die besonderen Eigentümlichkeiten des K.F.G. aber doch für dieses eine ganz selbständige Beurteilung erfordern.

Die Ansicht, daß der Halter eines Kraftfahrzeuges mit dem Betriebsunternehmer des H.P.G. identisch sei, wird vor allem von Eger vertreten mit der Begründung, der erste Entwurf des Gesetzes zeige klipp und klar, daß man den Betriebsunternehmer haften lassen wolle. Der zweite Entwurf betone nur, daß es sprachlich falsch sei, von dem Betriebsunternehmer eines Automobils zu sprechen, da man mit Betriebsunternehmer nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch nur den Unternehmer eines gewerblichen Unternehmens bezeichnet. Die Abänderung in „Halter", wie sie gemäß dem zweiten Entwurf Gesetz wurde, sei daher unerheblich. Nur um auch den nicht gewerblichen Unternehmer in die Haftpflicht einzubeziehen, habe man den Ausdruck „Halter" gewählt. Der einzige Unterschied zwischen Betriebsunternehmer und Halter sei der, daß es sich im ersten Falle um eine gewerbliche, im zweiten Falle um eine in ähnlichen wirtschaftlichen Beziehungen zu dem Fahrzeug stehende Person handelt.

Das Eisenbahnunternehmen ist aber eine sehr verzweigte Vielheit von Einrichtungen, Tätigkeiten, Sach- und Menschenmaterial und bildet in seiner Gesamtheit eine Gefahr für die Allgemeinheit, nicht als Einzelsache, wie das Kraft- oder Luftfahrzeug (vgl. unter III).

Den an sich zutreffenden Ausführungen Eger's ist entgegenzuhalten, daß die Gesetzesmaterialen zwar bei vorsichtiger Anwendung ein wichtiges Hilfsmittel für die Auslegung sind, aber für diese nicht bindend, weil sie nur die Meinung einzelner bei der Ausarbeitung der Gesetze beteiligter Personen wiedergeben. Entscheidend für die Auslegung ist der Wortlaut des Gesetzes, sowie der Zweck. Darnach läßt sich aber die Auslegung Eger's nicht rechtfertigen. Aus dem gleichen Grunde ist auch die im zweiten Entwurfe ausgesprochene Ansicht, es könne für den Begriff des Fahrzeughalters die Auslegung, welche der Tierhalter in der Rechtsprechung gefunden hat, verwertet werden, nicht maßgebend. Zwar beruht auch die Regelung der Haftung des Tierhalters auf dem Gefährdungsprinzip, aber der Zweck des § 833 BGB. ist entsprechend der Verschiedenheit der Gefahren ein anderer als der des K.F.G. Das Tier ist gefährlich vor allem durch seinen unkontrollierbaren Instinkt, seine Körperkraft, seine freie Bewegsamkeit, mag es ruhig im Stalle stehen oder sich auf der Weide befinden, mag es zum Reiten, Fahren oder irgendwie als Haustier verwendet werden oder sonst in Beziehung zum Menschen treten. Insoferne bildet die Tierhaltung ähnlich wie ein Eisenbahnunternehmen infolge der Vielheit, der Unübersichtlichkeit und Unberechenbarkeit der Gefahren (vgl. Pfalzgraf a. a. O.) eine besondere Bedrohung der Allgemeinheit.

Während die dem Kraftfahrzeug und Luftfahrzeug eigentümlichen Gefahren bei der Inbetriebsetzung, bei ihrem bestimmungsmäßigen Gebrauch zu Beförderungszwecken, ausgelöst werden, ist das in den menschlichen Interessenkreis gebrachte Tier immer gefährlich, es ist, solange es lebt, sozusagen immer „in Be-

trieb". Während also die Kraftfahrzeug- und Luftfahrzeuggefahr noch nicht mit der Einstellung des Fahrzeuges in den Haus- oder Wirtschaftsbetrieb, sondern erst mit der freien, kraft der tatsächlichen Verfügungsmacht erfolgenden Bestimmung über die Verwendung des Fahrzeuges verwirklicht wird, entsteht die Tieresgefahr bereits mit der Einstellung in den Wirtschaftsbetrieb als solcher.

Die Festsetzung des Begriffes „Halter", die der Gesetzgeber der Wissenschaft und Praxis überlassen hatte, ist sehr umstritten. Es besteht nur insoferne eine Einheitlichkeit, als für den Halter eines Kraftfahrzeuges die gleichen Gesichtspunkte gelten, wie für den eines Luftfahrzeuges. Die von den einzelnen Kommentatoren sowie von der Rechtsprechung gegebenen Definitionen weichen auch erheblich voneinander ab. So bezeichnet Eger als Halter: „Wer den Betrieb für eigene Rechnung und Gefahr ausübt, wer insbesondere die Betriebskosten trägt" (S. 105) oder „Eine Person ist Halter, weil und soweit das Fahrzeug zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse und zu ihrem werbenden Vermögen als Einnahmequelle gehört" oder „Halter oder Betriebsunternehmer ist der, in dessen Namen und für dessen Rechnung der Betrieb geführt wird". (S. 113.)

Aehnlich definiert Hallbauer S. 213: „Wer auf der einen Seite den wirtschaftlichen Nutzen des Automobils zieht, andererseits auch die Sorge und die Verantwortung für die Bedienung, den Betrieb und die Instandhaltung des Fahrzeuges übernommen hat", und Isaak, der entscheidend erklärt: „Auf wessen Rechnung das Fahrzeug betrieben wird".

Dagegen ist nach Ansicht von Fuchs und Kerschbaumer (vgl. Eger) der Halter Betriebsunternehmer im Sinne des H.P.G., wobei Kerschbaumer die Einschränkung macht, bei dem nichtgewerblichen Automobilhalter sei auf den Tierhalter-Begriff zurückzugreifen. Es sei daher Halter eines Automobils, wer es im eigenen Interesse benutze und die Fürsorge für die Erhaltung des Wertes und der Benutzbarkeit des Fahrzeuges habe, und zwar nicht nur auf vorübergehende Zeit. (S. 26, vgl. dazu R.G.Z. 52, 118). Von der Mehrzahl der Schriftsteller wird eigenes Interesse, Kostentragung und Dauer als wesentliche Merkmale gefordert (vgl. ferner v. Schimpf S. 20, Höpfel S. 107, Barber S. 39 ff., Pfalzgraf S. 39, Schmidt-Wagner S. 57).

Bredow-Müller übernimmt (vgl. oben) zutreffend den Halter-Begriff des Kraftfahrzeughalters und zwar wie er durch die Rechtsprechung bestimmt ist (R.G. 93, 223). Als Halter eines Luftfahrzeuges, als den Träger der Ersatzpflicht, bezeichnet er demgemäß denjenigen, der „das Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und diejenige umfassende Verfügungsgewalt darüber besitzt, die solcher Gebrauch voraussetzt".

Enneccerus definiert (S. 710, 716) in Anlehnung an den Tierhalter-Begriff (S. 699): „Halter eines Kraft- bezw. Luftfahrzeuges ist derjenige, zu dessen Haus- oder Wirtschaftsbetrieb das Fahrzeug zur Zeit des Unfalles gehört, mithin der Eigenbesitzer, mag er zugleich Eigentümer sein oder nicht, der besitzende Nutznießer oder Pächter, nicht aber der Verwahrer oder wer das Fahrzeug auf kurze Zeit gemietet oder entliehen hat" (ähnlich Kirchner S. 53 und Beckhaus S. 73).

Auch die vom Reichsgericht in wiederholten Entscheidungen gegebenen Begriffsbestimmungen sind ursprünglich nicht einheitlich. Während R.G. 77, 349 denjenigen als Halter eines Kraftwagens bezeichnet, der für eigene Zwecke und in seinem Interesse den Wagen in Gebrauch hat und zu seiner Verfügung hält, und R.G. 79, 312 jemanden Halter nennt, weil er Eigentümer war, den Wagen zu seiner Benutzung erworben hatte und ihn in seiner Verfügung hielt, definiert

> R.G. 78, 179: „Halter ist, wer ein Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat, und diejenige umfassende Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt, welcher ein solcher Gebrauch voraussetzt." (Vgl. oben).

Während in den beiden erst angeführten Entscheidungen außer der tatsächlichen Verfügungsgewalt Benutzung im eigenen Interesse, für eigene Zwecke verlangt wird, ist nach der letzterwähnten Entscheidung maßgebend, für wessen Rechnung der Gebrauch stattfindet. Gemeinsam ist allen diesen Begriffsbestimmungen das Erfordernis der tatsächlichen Verfügungsgewalt, die der Gebrauch des Fahrzeuges voraussetzt. Bei dieser in Bd. 78, 180 gegegebenen, wohl zutreffendsten Begriffsbestimmung blieb das Reichsgericht seitdem in ständiger Rechtsprechung. (Vgl. R.G. 87, 138; 91, 270, 304; 93, 222. J.W. 1913 S. 337. Leipz. Ztschr. 1914, 384.)

Es entscheiden also die wirtschaftlichen und nicht die rechtlichen Verhältnisse. Das Eigentum am Fahrzeug ist nach dem K.F.G. (anders das österr. Gesetz) an und für sich grundsätzlich nicht entscheidend, wenn es auch regelmäßig (R.G. 91, 270) von wesentlicher Bedeutung ist, da es gewöhnlich das Recht gibt, die Sache zu gebrauchen und über sie zu verfügen.

Für eigene Rechnung bedeutet, daß man die Lasten und den Nutzen vom Fahrzeug hat. Nicht als Halter hat derjenige zu gelten, welchem nur die Benützung, gleichgültig, ob entgeltlich oder unentgeltlich, ob kraft Leihe, Miete oder sonstigen Vertrages, überlassen wird, während der Ueberlassende nach wie vor die Kosten trägt, die durch die Aufbewahrung, die Haltung und Benützung des Fahrzeuges verursacht werden.

Nicht in Betracht kommt jedenfalls als Halter, wer nur einen Lohn oder festen Gehalt für den Betrieb des Fahrzeuges erhält, z. B. der Schaffner, Chauffeur, Omnibusführer, ferner nicht Angehörige der Wehrmacht bezüglich der Luftfahrzeuge, Tanks oder sonstiger Kraftfahrzeuge oder Beamte und Angestellte, welchen für ihre Dienstestätigkeit Fahrzeuge zur Verfügung stehen, für die die Behörde oder das Unternehmen die für das Betriebspersonal und -Material entstehenden Kosten trägt; wohl aber, wenn sie selbst auf eigene Rechnung, sei es auch gegen eine Pauschalsumme, das Fahrzeug zur Ausführung von Dienstfahrten zur Verfügung stellen. (Vgl. R.G. 55, 164.)

Bestellt sich jemand auf Jahre hinaus ein Luftfahrzeug bei einem Unternehmer zum täglichen Flug zwischen zwei Orten gegen eine feste Vergütung oder ein Mietauto zu seinem täglichen Bedarf mit Führer, z. B. ein Arzt, so wird er dadurch noch nicht zum Halter und zwar auch dann nicht, wenn das Fahrzeug nur von ihm allein benutzt wird; Halter bleibt vielmehr der Unternehmer, der die Betriebskosten trägt. Diese werden ihm keineswegs von dem Besteller immer voll ersetzt, z. B. bei Schaden aus einem Unfall (s. auch D. Aut.-Recht 1928 S. 379; a.A. Eger D. Aut.-Recht 1928, 320, der stets Vermieter und Mieter als Halter ansieht).

Uebernimmt aber jemand selbst die Sorge für die Stellung und Bezahlung des Führers, die Beschaffung der Betriebskosten und hat er auch die vollständige Verfügungsgewalt über das Fahrzeug inne, so ist er als Halter anzusehen (vgl. Lechner, Bredow-Müller).

Die Frage, ob das zweite Merkmal der Haltereigenschaft, die entsprechende umfassende Verfügungsmacht im einzelnen Falle gegeben ist, ist Tatfrage. Verleiht der Halter das Fahrzeug zur Probe auf kürzere Zeit, um die Kauflust anzuregen, so bleibt er Halter auch während der Probefahrt bezw. dem Probeflug des Kauflustigen, insbesondere wenn der Kaufliebhaber unter der Obhut des Verkäufers oder seiner Leute Probefahrten macht, auch wenn er unterwegs Benzin zum Nachfüllen selbst anschafft (J.W. 1913, 337). Beim Kaufe geht in der Regel mit dem Uebergange des Fahrzeuges auch die Haltereigenschaft auf den Erwerber über; auch bei Verkauf und Uebergabe unter Eigentumsvorbehalt oder bei Kauf auf Probe erwirbt in der Regel der Käufer die zur Haltereigenschaft erforderte umfassende Verfügungsmacht (R.G. 87, 137, Bredow-Müller S. 238). Dementsprechend bleibt bei der Sicherungsübereignung der Uebertragende auch weiterhin Halter.

Mit Recht hat auch das R.G. in Bd. 91, 270 die Haltereigenschaft des Werkstätten-Inhabers, der zum Zwecke der Wiederherstellung und Erprobung das ihm übergebene Fahrzeug in Gebrauch nimmt, verneint und darauf hingewiesen, es könne der Erwägung (des Berufungsgerichts), daß der Halter des Fahrzeuges auf die Vornahme der Fahrt und die Art ihrer Ausführung keinen Einfluß nehmen und einen Unfall nicht verhüten kann, kein entscheidendes Gewicht beigelegt werden, da der Werkstätteninhaber die, übrigens auf den Gebrauch zur Vornahme der Reparatur beschränkte, Verfügungsgewalt mit Wissen und Willen des Halters erlangt (vgl. Begründung zum Entwurf des K.F.G. Reichstagsverhandlung 1907, Drucksache Nr. 988 S. 12). Der Halter verliert ja — vorbehaltlich etwaiger Befugnisse des Werkstätteninhabers aus dem Werkvertrage — nicht die Verfügung über das Fahrzeug und hat auch die Betriebskosten dem Werkstätteninhaber, welcher sie nur einstweilen auslegt, zu ersetzen. Wenn auch der Werkstätteninhaber die Probefahrten insoferne im eigenen Interesse vornimmt, als er feststellen muß, ob der Wagen wieder hergestellt sei oder seine Vertragsleistung als erfüllt angesehen werden kann, so wird dadurch doch nichts an der Tatsache geändert, daß die Erprobung des Fahrzeuges in erster Linie dem Interesse des Bestellers dient, der es wiederhergestellt wissen will.

Gleichgültig für den Begriff des Halters ist nach h.A. die Dauer dieser Eigenschaft: Ein Händler, der ein Fahrzeug kauft, um es sobald wie möglich wieder zu verkaufen, ist trotz dieser Eigenschaft Halter des Fahrzeuges (vgl. Lechner, a.A. Höpfel, Eger). Ebenso spielt es keine Rolle, ob der Halter eine physische oder juristische Person ist, es können auch mehrere Personen Halter eines Fahrzeuges sein, z. B. Miterben, Gesellschafter. Sie haften als Gesamtschuldner.

VI.

Die Haftpflicht ausschließende Umstände.

Wie bereits eingangs erwähnt, ist die Gefährdungshaftung weder im K.F.G. noch im L.V.G. eine unbedingte, sondern sie erfährt aus Gründen der Billigkeit und Gerechtigkeit sowie im Interesse der haftpflichtigen Personen und der an einer lebensfähigen Kraft- bezw. Luftfahrzeug-Industrie interessierten Allgemeinheit erhebliche Einschränkungen. Nach dem K.F.G. ist die strenge Haftpflicht außer bei den Gründen, aus welchen sie auch im L.V.G. nicht Platz greift, noch in den in § 7 Abs. II und § 8 bestimmten, praktisch äußerst wichtigen Fällen ausgeschlossen, die namentlich aus Erwägungen bezüglich der Beweisfrage nicht in das L.V.G. aufgenommen wurden. Ein beiden Gesetzen gemeinsamer Haftpflichtausschließungsgrund ist neben dem konkurrierenden Verschulden bezw. Verursachen des Verletzten (§ 9 K.F.G. bezw. § 20 Abs. II L.V.G.) die Benutzung des Fahrzeugs durch Unbefugte (Schwarzfahrt) gemäß § 7 Abs. II bezw. § 19 Abs. II.

a) Benutzung des Fahrzeugs durch Unbefugte.

Früher lautete § 7 Abs. III K.F.G.:

„Wird das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters von einem Anderen in Betrieb gesetzt, so ist dieser anstelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet."

Von entscheidender Bedeutung war also die Frage, ob eine ursprüngliche oder neue Inbetriebsetzung vorlag (R.G. 77, 348; 95, 185). Diese Frage wurde durch die Gesetzesänderung vom 21. Juli 1923 (R.G.B. I 1743) völlig ausgeschaltet und als wesentliches Merkmal für Abs. III nur die Benutzung des Fahrzeuges gefordert. Der Begriff des „B e n u t z e n s" ist aber erheblich weiter

als der des „Inbetriebsetzens". Das Anwendungsgebiet des § 7 III wurde dadurch also erheblich vergrößert, da nach der älteren Fassung nur die im täglichen Leben seltenen Fälle getroffen wurden, daß schon der Fahrtantritt ein unerlaubter war, in der Regel aber eine unbefugte Benutzung im Anschluß an eine erlaubte Ausfahrt erfolgt, also die Haftungspflicht des Halters nicht ausgeschlossen war.

§ 7 K.F.G. wurde durch obige Novelle in völlige Uebereinstimmung mit § 19 II L.V.G. gebracht.

Der Gesetzeszweck der beiden Bestimmungen ist offenkundig: Vermeidung unbilliger Härten der Gefährdungshaftung (vgl. R.G. 77, 348). Der Halter eines Fahrzeuges soll von Haftung frei sein, wenn ohne sein Verschulden das Fahrzeug zu der Fahrt, bei welcher das schädigende Ereignis eintritt, durch einen Unberufenen benutzt wird.

Von Bedeutung ist diese Vorschrift natürlich nur dann, wenn der Halter nicht schon durch die unerlaubte Benutzung seine Haltereigenschaft verloren hat. Die §§ 7 III bezw. 19 II sagen nicht, daß der Halter eines Fahrzeuges immer Halter bleibt, wenn ohne sein Wissen und seinen Willen jemand das Fahrzeug benutzt. Dies ist Tatfrage und hängt davon ab, ob nicht der Benutzer ihm die tatsächliche Herrschaft über das Fahrzeug entzieht und dieses seinem eigenen Herrschaftswillen entsprechend für eigene Rechnung gebraucht, z. B. der Dieb. Hört der Halter auf dieser zu sein und geht die Haltereigenschaft auf den unbefugten Benutzer über, so findet nicht der Abs. III des § 7 Anwendung, sondern der Benutzer haftet als Halter gemäß Abs. I.

Mit dem Worte „Benutzen" ist nicht zum Ausdruck gebracht, daß der Betreffende das Fahrzeug selbst fahren muß, er benutzt es auch, wenn er wie der Herr darüber verfügt und sich eines Führers als Werkzeug bedient, indem er z. B., ohne selbst mitzufahren, jemanden mit dem fremden Fahrzeug abholen läßt, wobei der Fahrgast, wie Oberländer zutreffend bemerkt, selbst wenn er von dem Sachverhalte Kenntnis hat, nicht etwa aus § 7 III haftet, da er ja die Benutzung nicht durch eigene Gebrauchsanmaßung erlangt hat. In Frage kommen als eigenmächtige Benutzer alle Personen, mit Ausnahme des Fahrzeughalters, also auch seine Angehörigen, sowie der Führer, selbst der Eigentümer oder Miteigentümer des Fahrzeuges oder ein Mithalter.

Ohne Wissen und Willen des Halters bedeutet, daß der Halter von der einzelnen Benutzung nichts gewußt hat und daß er mit der Benutzung nach seiner klaren Anweisung oder dem zu vermutenden Willen nicht einverstanden war (so Bredow-Müller). Die Benutzung muß ohne Wissen und gegen den Willen des Halters stattfinden (R.G. 79, 312). Schwieriger gestaltet sich die Frage unter Umständen beim Gebrauch durch eine der oben angeführten Personen, besonders dem Führer. Es ist zu prüfen, ob dieser stillschweigend auf Grund des Dienstverhältnisses oder in Anbetracht des Zweckes der Fahrt oder der Verkehrsverhältnisse zu der Fahrt ermächtigt war. Fährt z. B. ein Chauffeur, welcher an einem Halteplatz einen Kraftwagen zum öffentlichen Verkehr bereit zu halten hat, oder der angestellte Führer eines Flugzeuges bei Veranstaltung von Rundflügen durch eine Luftfahrgesellschaft jemanden ohne Erlaubnis unentgeltlich aus Gefälligkeit, so handelt er hier zwar dem Halter gegenüber rechtswidrig, sofern er dessen Material verbraucht und keine Gegenleistung einbringt. Es kann aber nicht behauptet werden, er habe ohne Wissen und Willen des Halters das Fahrzeug in Betrieb gesetzt; denn das Fahrzeug war während dieser Zeit gerade zu möglichst umfangreichem Betrieb bestimmt, wurde also nicht zu einer Zeit benutzt, zu welcher es sich in Betriebsruhe hätte befinden sollen.

Unternimmt er dagegen nach Abschluß der Rundflüge oder ein Verkehrsflieger außerhalb des Rahmens seiner im Flugplan vorgesehenen Flüge noch ohne Einwilligung des Halters, die Fahrt, so hat hier für den Haftpflichtanspruch der Führer anstelle des Halters aufzukommen.

Die Haftpflicht des Halters, der durch ein Verschulden die Benützung des Fahrzeuges ermöglicht hat, ist, wie Bredow-Müller (S. 244) zutreffend hervorhebt, nur eine vom Gesetzgeber besonders herausgehobene Art des Betriebes, bei der an ein Verschulden die Rechtsfolge der Haftung nach dem K.F.G. bezw. L.V.G. geknüpft ist, also nicht etwa eine Verschuldenshaftung mit den Rechtsfolgen des § 823 ff. BGB.

Ist aber die Benutzung des Fahrzeuges durch ein Verschulden des Halters ermöglicht worden, so haftet er neben dem Benutzer; seine Haftpflicht ist also nicht ausgeschlossen, da sie sich nicht als unbillige Härte darstellt. Ein Verschulden des Halters ist vor allem bei mangelhafter Verwahrung und Bewachung des Fahrzeuges gegeben, z. B. bei Nichtabziehen des Autoschlüssels, auch bei nicht genügend sorgfältiger Kontrolle des zu Schwarzfahrten neigenden Chauffeurs, soweit eine solche nach den tatsächlichen Verhältnissen möglich ist (vgl. Dresden J.W. 1925, 1023, Lechner S. 66).

b) Mitwirkendes Verschulden des Verletzten.

§ 254 BGB. besagt:

„Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist.

Dies gilt auch dann, wenn sich das Verschulden des Geschädigten darauf beschränkt, daß er es unterlassen hat, den Schuldner auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, die der Schuldner weder kannte, noch kennen mußte, oder daß er es unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mindern. Die Vorschrift des § 278 findet entsprechende Anwendung."

Nach h.A. (R.G. 51, 278; 53, 77) ist diese Bestimmung auch in den Fällen anzuwenden, in denen der in Anspruch Genommene ohne Verschulden haftet, also in allen Fällen der sogen. Gefährdungshaftung; denn § 254 beschränkt sich keineswegs auf die Fälle der Haftung für Verschulden. Um die Anwendung dieser Bestimmung sicherzustellen, wurde sie in dem § 9 K.F.G. und § 20 L.V.G., welche fast wörtlich übereinstimmen, gesetzlich verankert. Diese lauten:

§ 9 K.F.G.: „Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so finden die Vorschriften des § 254 BGB. mit der Maßgabe Anwendung, daß im Falle der Beschädigung einer Sache das Verschulden desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleichsteht."

§ 20 L.V.G.: „Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt, so gilt § 254 des BGB.; bei Beschädigung einer Sache steht das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt darüber ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleich."

Hat also bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Geschädigten mitgewirkt, so beurteilt sich die Frage, ob die Haftpflicht ganz oder teilweise ausgeschlossen ist, nach der Frage der überwiegenden Verursachung des Schadens. Um festzustellen, wer den Schaden überwiegend verursacht hat, sind die Bedingungen gegeneinander abzuwägen. § 254 setzt ein beiderseitiges Verschulden voraus. Wie ist aber zu verfahren, wenn die Haftpflicht des Schädigers nur auf dem Gefährdungsprinzip beruht? Wie können zwei wesensverschiedene Begriffe: Schuld und Gefährlichkeit gegeneinander abgewogen werden? Dazu müssen beide Begriffe gewissermaßen auf den gemeinsamen Nenner gebracht werden. Dieser ergibt sich aus dem dem Schuldbegriffe innewohnenden Begriff der Gefahr. An die Stelle der Verschuldensabwägung tritt die Gefährlichkeitsabwägung. Es ist also zu prüfen, was im Einzelfalle überwiegt: Die Gefahr, die durch den Betrieb

des Fahrzeuges für die Allgemeinheit bezw. den Verletzten entsteht, oder die Gefahr, die aus dem schuldhaften Verhalten des Verletzten für diesen entsprang.

Die Betriebsgefahr stellt zwar nicht, wie Barber (S. 63) behauptet, eine konstante Größe dar. Doch wird sie sich selten so der Größe 0 nähern, daß bei großer Fahrlässigkeit des Verletzten die Haftung des Betriebsunternehmers ausgeschlossen wird. Durch Verschulden des Betriebsunternehmers oder eines Betriebsangestellten wird naturgemäß die Betriebsgefahr wesentlich erhöht. Auszuschließen ist die Haftung auf Grund einfacher Gefährdung bei Vorsatz des Verletzten, z. B. wenn sich jemand, um Selbstmord zu begehen, vor ein Auto oder aus einem Flugzeug stürzt. Die in dem vorsätzlichen Handeln des Verletzten liegende Steigerung der Gefahrenmomente drängt hier die Betriebsgefahr völlig zurück (vgl. auch R.G. 53, 394, 67, 121, sowie R.G. 68, 422, J.W. 1912, 138). Es muß sich um ein bei der Entstehung des Schadens mitwirkendes Verschulden handeln. Mangels anderweitiger gesetzlicher Regelung ist der Begriff des Verschuldens dem BGB. entnommen, also nach § 276 vorsätzliches Tun und Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, z. B. Ueberschreiten einer verkehrsreichen Straße im spitzen Winkel, Nichtbeachtung der Absperrung bei einer Flugveranstaltung etc. Das in § 254 BGB. berücksichtigte Verschulden ist ein Verschulden in eigener Angelegenheit (R.G. 52, 351) und unterscheidet sich insofern von dem sonstigen Verschulden, als dieses ein Verschulden gegenüber anderen ist. Der Inhalt ist im wesentlichen der gleiche. Was eine Haftung wegen Verschuldens gegenüber anderen begründet, begründet sie in der Regel auch gegen sich selbst in Gestalt der Berücksichtigung des Verschuldens bei der Kulpakompensation. Der Verletzte muß deliktsfähig sein, wenn sein Verschulden rechtserheblich sein soll. Mitwirkendes Verschulden von Kindern unter 7 Jahren kommt also nicht in Betracht (R.G. 54, 404), während bei Kindern von 7—18 Jahren ihre Einsichtsfähigkeit zu prüfen ist (R.G. 59, 221). Die Frage der Unzurechnungsfähigkeit beurteilt sich nach §§ 827, 828 des BGB. Mitwirkendes Verschulden ist daher auch selbstverschuldete Trunkenheit und deren Folgen, z. B. Ueberhören von Huppensignalen (J.W. 1910, 105). Die Frage des mitwirkenden Verschuldens Nicht-Deliktsfähiger ist natürlich wesentlich anders zu beurteilen, wenn nicht durch sie selbst, sondern durch ihre gesetzlichen Vertreter der Schaden schuldhaft mitverursacht wurde. Gemäß § 254 II findet § 278 entsprechende Anwendung. Dies bedeutet, da nach h.A. diese Vorschrift trotz ihrer Stellung am Ende des Abs. II auf die ganze Regelung des § 254, also auch auf Abs. I anzuwenden ist (R.G. 62 S. 106), daß der Beschädigte sich ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und seiner Erfüllungsgehilfen zurechnen lassen muß bei Feststellung der überwiegenden Verursachung. Wie sich aus der Stellung des § 278 im BGB. ergibt, kommt eine solche Zurechnung nur dann in Betracht, wenn es sich um die Erfüllung einer Verbindlichkeit handelt. Dies ist der Fall, sobald der Schaden eingetreten ist; denn damit entsteht kraft Gesetzes ein Schuldverhältnis zwischen dem Haftpflichtigen und -Berechtigten. Unterläßt es also z. B. in schuldhafter Weise der Vater, dessen 6jähriges Kind durch einen Unfall verletzt wurde, fachkundige ärztliche Hilfe herbeizuziehen und so den Umfang des Schadens zu verringern, so findet § 276 Anwendung, nicht dagegen, wenn er das Kind zur Zeit des Unfalles ungenügend beaufsichtigt hatte; denn der Eintritt des Unfalles begründet zwar ein Schuldverhältnis, ist aber kein solches.

„Eine Ausdehnung der Anwendung des § 278 BGB. über die bezeichnete Grenze hinaus auf jedes Verschulden von gesetzlichen Vertretern und Hilfspersonen, das auch nur zur E n t s t e h u n g des Schadens mitgewirkt hat, kann nicht als richtig anerkannt werden" (R.G. 63, 349).

Wie das R.G. a.a.O. richtig bemerkt, ist der zu ihrer Stütze aufgestellte Satz Cosak's: „Jedermann sei verpflichtet, sich und seine Güter vor Schaden zu bewahren", nicht stichhaltig, ebensowenig der v. Leyden's: „Jedermann hat die der Normalmenschen obliegende Sorgfalt auf seine Person und sein Vermögen an-

zuwenden und deren Betätigung entspreche „der Erfüllung der Verbindlichkeit“ in § 278 BGB.“ Jene Verpflichtungen sind nur Verpflichtungen gegen die eigene Person, nicht gegen einen Dritten, also nicht Verpflichtungen im Sinne des § 278. Diese Ausdehnung wäre höchst unbillig, und ungerecht, da sie eine „auffallende Rechtsungleichheit zuungunsten des Beschädigten herbeiführen würde. Denn während auf der Seite des Schädigers für das Gebiet der unerlaubten Handlungen der Vertretene und Geschäftsherr für ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters — von der auf besonderem gesetzgeberischen Gedanken beruhenden Haftung der juristischen Personen für die unerlaubten Handlungen ihrer verfassungsmäßig berufenen Vertreter nach §§ 31, 89 BGB. abgesehen (vgl. dazu Motive zum ersten Entwurfe des BGB. Bd. 4 S. 1083 ff.) — gar nicht, für die Handlungen und Unterlassungen von Hilfspersonen nur in den Grenzen des § 831 BGB. einzustehen hat, würde der Beschädigte bei einer solchen Anwendung des § 278 BGB. im Bereiche der unerlaubten Handlungen für die Versehen aller dieser Personen unbedingt einzutreten haben. Es muß deshalb genügen, daß der Schädiger gemäß § 840, § 426 BGB. seinen Rückgriff gegen den Vertreter oder die Hilfspersonen nehmen kann, deren Verschulden bei der Entstehung des Schadens ursächlich mitgewirkt hat (R.G. a.a.O.).

Nach h.A. ist, wenn beim Zustandekommen des Unfalles ein Verschulden von Personen mitgewirkt hat, welche beim Beschädigten tätig waren, aus dem der Vorschrift des § 831 BGB. zugrunde liegenden Rechtsgedanken, daß nämlich jeder auch für seine Hilfspersonen einzustehen hat, analog ein Verschulden des vom Beschädigten zu einer Verrichtung Bestellten bei Entstehung des Schadens dem Beschädigten zuzurechnen. Der Beschädigte hat die Möglichkeit des Entlastungsbeweises nach § 831. Fährt z. B. ein Flugzeug bei Landung oder Start in eine Tierherde und tötet oder verletzt einige Tiere, so muß sich der Eigentümer der Herde als der Verletzte den Einwand entgegen halten lassen, sein Viehtreiber habe fahrläsig gehandelt, als er die Schafe nicht vom Landungsplatz fernhielt. Dagegen kann sich der Verletzte durch den Nachweis sorgfältiger Auswahl und Beaufsichtigung entlasten (vgl. B.—Mü. zu § 20).

Die Möglichkeit des Entlastungsbeweises nach § 831 ist jedoch dann ausgeschlossen (so auch B.—Müller S. 249), wenn ein Verschulden desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat; denn dessen Verschulden steht gemäß § 9 K.F.G. und § 20 L.V.G. dem Verschulden des Verletzten gleich, d. h. es wird ihm im vollen Umfange zugerechnet. Entscheidend ist hier nur die Tatsache, daß der Betreffende die Gewalt ausübt, ob als beliebiger Dritter oder als ein vom Beschädigten zu einer Verrichtung Bestellter, ist unerheblich, sodaß auch im letzteren Falle der Beschädigte sich nicht gemäß § 831 entlasten kann.

Trotz des gegenteiligen Wortlautes: „Ein Verschulden des Verletzten“ in § 9 K.F.G. bezw. 20 L.V.G. hat nach Ansicht des Verfassers auch bei einer schuldlosen Mitverursachung des Schadens durch den Verletzten § 254 BGB. dann zur Anwendung zukommen, wenn der Beschädigte für diese Mitverursachung verantwortlich ist (a.A. die h.M.; im Ergebnisse jedoch übereinstimmend wegen der Sonderregelung in § 17 I, 2 K.F.G. bezw. § 27 I, 2 L.V.G.). Es haben hier dieselben Erwägungen Platz zu greifen, aus welchen zutreffend das R.G. trotz des Wortlautes des § 254 „Verschulden des Beschädigten“ diese Vorschrift dann für anwendbar erklärte, wenn die Verantwortlichkeit des Verletzten nicht auf dem Verschuldensprinzip, sondern auf dem Gefährdungsprinzip beruhe (vgl. E. 67, 120: Ein Hund des Beklagten hatte das Pferde des Klägers angefallen. Dieses ging durch und verletzte den Kläger: Teilung des Schadens, da er als Folge der sowohl durch den Hund als durch das Pferd gegebenen Tiergefahr anzusehen ist. „Er hat in gesetzlich mitverantwortlicher Weise eine Mitursache für den schadenbringenden Erfolg geschaffen“).

Es ist also z. B. bei einem unverschuldeten Zusammenstoß zwischen zwei Kraftfahrzeugen die gegenseitige Gefährdungshaftung gegeneinander abzuwägen.

Aus den dargelegten Gründen war es meines Erachtens nicht erforderlich, dies ausdrücklich in dem § 17 I K.F.G. bezw. § 27 I L.V.G., welche im übrigen die hier nicht zu erörternde Ausgleichungspflicht mehrerer Ersatzpflichtiger regeln, zu bestimmen. Die genannten Bestimmungen regeln diese „Verursachungs"- bezw. „Gefährdungskompensation" zunächst nur für den Fall der Schadensentstehung durch mehrere gleichartige Fahrzeuge, mehrere Kraft- bezw. mehrere Luftfahrzeuge. In Abs. II wird dieser Grundsatz auf alle Fälle der Gefährdungshaftung ausgedehnt, im K.F.G. mit einzelner Aufzählung. Bei der nicht erwähnten Verursachung durch ein Luftfahrzeug ist § 17 II und ebenso § 27 L.V.G. den § 840 II BGB. im Verhältnisse zu dem Tierhalter und Kraftfahrzeug- bezw. Luftfahrzeughalter aufgehoben haben. Andernfalls würde sich ergeben, daß bei einem Unfalle, der durch ein Kraftfahrzeug bezw. Luftfahrzeug und ein Tier verursacht wird und einen Dritten schädigt, immer nur der Fahrzeughalter haftet, was bei der ohnedies durch die §§ 833 bezw. 834 BGB. abgeschwächten Haltung des Tierhalters eine Ungerechtigkeit bedeuten würde.

c) Das unabwendbare Ereignis
gem. § 7 II K.F.G.

Außer diesen Gründen, welche die Haftung des Halters sowohl nach dem K.F.G. wie L.V.G. ganz oder teilweise ausschließen, nämlich der Benutzung des Fahrzeuges ohne Wissen und Willen des Halters und dem mitwirkenden Verschulden des Verletzten ist die Ersatzpflicht nach dem K.F.G. noch in drei weiteren praktisch sehr erheblichen Fällen ausgeschlossen, nämlich gemäß § 7 Abs. II und § 8 Ziff. 1 und 2 K.F.G.

Vor allem hat der Halter eines Kraftfahrzeuges (gegenüber dem eines Luftfahrzeuges) die Einrede des unabwendbaren Ereignisses (§ 7 Abs. II K.F.G.). Der Nachweis, daß das unabwendbare Ereignis den Unfall verursachte, d. h. eine der Bedingungen für seine Entstehung war, befreit ihn von jeder Haftung. Das Gesetz gibt keine Bestimmung des Begriffes „unabwendbares Ereignis", sondern in Abs. II Satz 2 nur Beispiele.

Nach h.A. bedeutet der Ausdruck „unabwendbares Ereignis" eine Erweiterung des Begriffes „höhere Gewalt" (§ 1 H.P.G.). Die damit gegebene größere Entlastungsmöglichkeit war auch bei der Wahl des Ausdruckes bezweckt (anders der erste Entwurf, welcher die Haftung im K.F.G. im Einklang mit der Regelung des H.P.G. bringen wollte).

Unter „höherer Gewalt" versteht die Rechtsprechung (R.G. 95, 64; 101, 94) ein nach menschlicher Einsicht und Erfahrung nicht voraussehbares, außergewöhnliches, von außen kommendes, nicht mit dem Betrieb in ursächlichem Zusammenhang stehendes Ereignis, dessen Eintreten unter den gegebenen Verhältnissen auch durch die größte Sorgfalt und Anwendung aller dem Unternehmer vernünftigerweise zuzumutenden Vorkehrungen nicht abgewendet werden kann.

Neben objektiven Merkmalen enthält der Begriff der „höheren Gewalt" also das subjektive der Unabwendbarkeit. In objektiver Hinsicht ist von besonderer Bedeutung, daß ein „von außen kommendes, nicht mit dem Betrieb in natürlichem Zusammenhang stehendes Ereignis vorliegen muß". Damit scheiden alle Vorgänge aus, welche ihren Ursprung innerhalb des Betriebes haben. Zu diesem gehören nach h.A. (R.G. 54, 404; 44, 27; J.W. 1924, 51) auch Ereignisse, die beim Eisenbahnbetrieb mit einer gewissen Regelmäßigkeit sich wiederholen, z. B. das Hineinlaufen von Kindern in das rollende Fahrzeug, das Scheuen von Pferden, da diese Ereignisse ihren Grund in der gefährdenden Natur des Unternehmens haben.

Im Gegensatz zum H.P.G. enthält § 7 II K.F.G. als objektive Merkmale zwei genau bestimmte innere Betriebsereignisse: „Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges“ oder „ein Versagen der Vorrichtungen“, bei deren Vorliegen der Haftpflichtausschließungsgrund des unabwendbaren Ereignisses nicht gegeben ist. Damit ist aber ausdrücklich die Möglichkeit eines „unabwendbaren Ereignisses“ für alle anderen noch möglichen Fälle sonstiger in der Natur des Betriebes begründeter Ereignisse (innere Betriebsereignisse) bejaht, für welche der Kraftfahrzeughalter auch ohne Verschulden haften würde, wenn nur der Fall einer höheren Gewalt einen haftungsausschließenden Grund bilden würde (z. B. Scheuen von Pferden).

Da innere in der Natur des Betriebes begründete Ereignisse niemals „höhere Gewalt“ sind, ist der Begriff der höheren Gewalt mithin wesentlich enger als der des „unabwendbaren Ereignisses“, die Entlastungsmöglichkeit nach dem K.F.G. also auch wesentlich größer als nach dem H.P.G.

Als unabwendbar ist jedes Ereignis anzusehen, das auch durch die äußerste Sorgfalt des Halters und Führers nicht abgewendet und nicht unschädlich gemacht werden kann (J.W. 1913, 218; 1921 S. 396), also z. B. das Hineinlaufen von Kindern in das rollende Fahrzeug, sofern nur der Halter wie der Führer des Fahrzeuges frei von jedem Verschulden ist (ebenso Seuff.-Dittmann, abwegig Barber S. 54 s. unter S. 52).

Nach § 7 II K.F.G. ist aber die Möglichkeit des Entlastungsbeweises unter allen Umständen dann ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein Ereignis verursacht wurde, welches auf einem Fehler des Fahrzeuges oder einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht. Die Grenzen dieser beiden Begriffe sind in der Praxis nicht klar zu scheiden; denn das Versagen einer Vorrichtung wird häufig mehr oder weniger durch irgend einen Fehler in der Beschaffenheit d. h. in einem Fehler der Konstruktion oder im Material bedingt sein.

„Ein Fehler in der Beschaffenheit liegt nicht dann vor, wenn das Kraftfahrzeug allgemein anders beschaffen ist wie ein anderes Fahrzeug, z. B. bezüglich der Form, Farbe, Beleuchtung, sodaß Tiere leichter scheuen, sondern nur wenn das Kraftfahrzeug nicht so beschaffen ist, wie ein Kraftfahrzeug seiner Art beschaffen sein soll“ (Oberländer-Bezold S. 256). Für diese notwendige Beschaffenheit sind die Vorschriften der K.V.O., § 3 und 4, maßgebend, jede Abweichung macht das Fahrzeug fehlerhaft. Natürlich ist die Beschaffenheit auch dann mangelhaft, wenn die Mängel bei der polizeilichen Zulassung zum Verkehr noch gar nicht vorhanden oder doch nicht offenkundig waren, z. B. Materialfehler.

Ein Versagen der Vorrichtungen liegt dann vor, wenn das Fahrzeug nicht so arbeitet, wie nach den Regeln der Technik und auf Grund seiner Konstruktion ein normales Fahrzeug seiner Art arbeiten soll, also bei Versagen der Bremsen, Steuerung, Ausspringen des Laufmantels, Störung im Motor, Bruch einer Feder oder eines Rades, Platzen von Reifen infolge eines Nagels, Versagen der Beleuchtung oder der Abblendevorrichtungen, usw. Das Versagen der Vorrichtungen kann auf einem Fehler in der Beschaffenheit beruhen oder auf sonstigen Umständen, z. B. Frost, Staub, ausgefallene Schuhnägel u. dgl. Wird aber durch ein außergewöhnliches Ereignis, z. B. durch Streuen von Nägeln auf der Fahrbahn in verbrecherischer Absicht das Versagen einer Vorrichtung herbeigeführt, so ist diese äußere Einwirkung Ursache des Unfalles, nicht das Versagen; denn dieses muß nach den Regeln der Technik bei solcher Einwirkung normalerweise bei jedem Fahrzeug eintreten (vgl. Oberländer a.a.O.). In dem Schleudern des Wagens infolge scharfen Herumreißens des Steuers bei schlüpfrigem Wetter ist ebenfalls nicht das Versagen einer Vorrichtung zu erblicken (vgl. Urteil des Kammergerichts vom 9. Mai 1928).

Satz 2 des § 7 K.F.G. zählt beispielsweise („als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere") verschiedene von außen auf den Betrieb einwirkende unabwendbare Ereignisse auf: Verursachung durch das Verhalten des Verletzten, eines nicht bei dem Betrieb beschäftigten Dritten, eines Tieres, soferne natürlich weder den Halter noch den Führer irgend ein Verschulden trifft. Auch diese Ereignisse fallen nicht notwendig unter den Begriff der höheren Gewalt, so z. B. das Verhalten des in das Fahrzeug laufenden Kindes (vgl. oben).

„Verhalten" ist rein gegenständlich (objektiv) gemeint und kann in schuldhaftem oder unverschuldetem Tun oder Unterlassen bestehen (R.G. 92, 38). Deliktsfähigkeit ist also nicht erforderlich (anders § 9 K.F.G.). Es kann daher auch gegenüber einem Geisteskranken, Bewußtlosen oder Kinde der Entlastungsbeweis geführt werden. Jedoch muß das Verhalten ein ungewöhnliches, außerhalb aller Vernunft und Wahrscheinlichkeit liegendes sein, mit dem der Führer sonst nicht zu rechnen hat, da ja sonst kaum ein Unfall ohne Verschulden des Führers eintreten würde (J.W. 1919, 104). Es muß jedoch der Führer mit Unvorsichtigkeiten des Publikums rechnen, z. B. damit, daß ein Passant, durch ein plötzliches Warnungszeichen und durch zu große Geschwindigkeit des Fahrzeuges erschreckt, falsch ausweicht (R.G. Gruch. 47, 920) oder mit der Tatsache, daß auch im Verkehrsleben unausgebildete Personen den Fahrdamm überqueren müssen.

Als Verletzter gilt nach h.A. hier nur der unmittelbar Verletzte, also der tatsächlich an seinem Körper, Eigentum oder an seiner Gesundheit Geschädigte, nicht der mittelbar Geschädigte.

Bei dem Betrieb beschäftigt sind alle Personen, die zur Aufrechterhaltung und Führung des Betriebes erforderlich sind und sich in einem entsprechenden Anstellungsverhältnisse befinden, z. B. der Fahrzeugführer, der Schaffner, der zum Beobachten und allenfallsigen Eingreifen mitfahrende Mechaniker, der Bremser eines Anhängewagens, der Sachverständige bei Probefahrten (ebenso Lechner; a.A. Weitz in Recht 1912 S. 379, und Oberländer), der Kontrolleur bei Kraftomnibussen etc.

„Nicht bei dem Betrieb beschäftigte Dritte" sind alle anderen Personen, also die Fahrgäste, der Reiniger des Autos in der Garage, der Billettverkäufer eines Autobußunternehmens am Schalter etc. Bringt also jemand einen Radfahrer vor einem Kraftfahrzeug zu Fall oder schließt die Türe nachlässig, sodaß sie während der Fahrt einen Passanten verletzt, so liegt ein unabwendbares Ereignis vor.

Ob auch das Verhalten eines bei dem Betrieb beschäftigten Dritten als unabwendbares Ereignis in Frage kommt, ist bestritten. Während nach der Ansicht von Isaak (S. 178) zwar nicht das schuldhafte, wohl aber das schuldlose Verhalten eines bei dem Betrieb beschäftigten Dritten sich als unabwendbares Ereignis darstellen kann, wird gemäß dem Wortlaut des Gesetzes diese Auslegung von den meisten Schriftstellern (Lechner, Kirchner, Schmidt—Wagner, Weiz) mit Recht abgelehnt. Was das Verhalten eines Tieres betrifft, so ist es unwesentlich, ob es sich um ein Haustier oder um ein wildes Tier handelt, ob das Verhalten des Tieres zurückzuführen ist auf das Fahrzeug selbst, außer es handelt sich um ein Versagen der Vorrichtungen, z. B. der (in Ortschaften zu schließenden) Auspuffklappe oder eines bei dem Betriebe Betätigten oder auf andere Ursachen, ob das Tier selbst verletzt wird oder sonstwie ein Unfall herbeigeführt. Auch Insekten sind Tiere im Sinne des § 7 II K.F.G. Die Frage, ob auch Bazillen Tiere im Rechtssinne sind (bestritten, vgl. Enneccerus S. 40 Anm. 13), also z. B. der Blutsturz des Lungenkranken oder eine plötzliche Geistesstörung des an Paralyse erkrankten Fahrzeugführers, als durch das Verhalten von Tieren verursacht anzusehen ist, kann hier unerörtert bleiben, da nach h. A. ein sonstiges unabwendbares Ereignis vorliegt (vgl. unten).

Ein unabwendbares Ereignis liegt also z. B. vor, wenn ein Pferd vor einer Lokomotive scheut und seinen Reiter vor ein Kraftfahrzeug wirft oder wenn das

Pferd vor einem Kraftfahrzeug scheut und seinen Reiter in einen Graben wirft oder eine Fliege kommt dem Führer ins Auge, sodaß er falsch steuert, oder ein Hund beißt einen Menschen und dieser tritt im Schrecken auf die dem Autoverkehr dienende Straße, u. dgl.

Die drei vom Gesetzgeber in § 7 II Satz 2 K.F.G. hervorgehobenen Beispiele stellen natürlich keine erschöpfende Aufzählung der Möglichkeiten eines unabwendbaren Ereignisses dar, sondern sind nur einige besonders häufige und wichtige Fälle.

Sonstige unabwendbare Ereignisse sind z. B. Erdbeben, Blitzschlag, Felssturz, dichter Nebel, Ueberschwemmung etc., besonders steinige Straßen, welche die Reifen des Autos zum Platzen bringen, Einsturz einer Brücke.

Ein Ereignis, gleichgiltig, ob es sich um ein in der Natur des Betriebes begründetes oder um ein von außen kommendes handelt, ist aber nur dann ein unabwendbares, wenn „sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeuges jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat".

Mit den Worten „jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt" hat der Gesetzgeber ähnlich wie in § 276 BGB. einen objektiven Maßstab aufgestellt. Es entscheidet also nicht das Maß der geistigen oder körperlichen Fähigkeiten des Halters oder Führers, sondern es ist die Sorgfalt erforderlich, die nach der allgemeinen Lebenserfahrung ein normaler, ordentlicher und gewissenhafter Mensch in dem betreffenden Falle anzuwenden pflegt. Es genügt also nicht die gewöhnliche im Verkehr gemäß § 276 BGB. erforderliche Sorgfalt, sondern der § 7 II stellt strenge Anforderungen, verlangt von dem ordentlichen und gewissenhaften Fahrzeuglenker Geistesgegenwart, raschen, sicheren Entschluß, Tatkraft und ein höheres Maß von Aufmerksamkeit, „die äußerste, nach den Umständen des Falles mögliche Sorgfalt". Ein unrichtiges Handeln in einer plötzlichen Gefahr stellt sich nicht immer als ein Verschulden nach § 276 BGB. dar, da die erforderlichen körperlichen, geistigen und moralischen Eigenschaften, welche eine außergewöhnliche Gefahr erfordert, nicht von jedermann erwartet werden kann. „Die Umstände des Falles gebieten jene besondere überlegene, gesammelte Aufmerksamkeit, die durch die Gefahr nicht beeinflußt wird und das richtige Handeln auch in schwieriger Lage zu finden weiß (J.W. 1915, 587; R.G. 92, 38: Ausdrücklich wird dort eine höhere Sorgfalt als nach § 276 BGB. erfordert. Die Ausführungen Barber's auf Seite 50 sind daher nicht haltbar).

Wenn auch bei einem Verschulden nach § 7 noch nicht ein Verschulden nach § 276 vorliegen muß, so ist es umgekehrt auch kein Widerspruch, wenn das Gericht bei einem unüberlegten sachwidrigen Handeln im ersten Augenblick der erkannten Gefahr zwar den Entlastungsbeweis nach § 7 II nicht als geführt ansieht, aber ein Verschulden des Kraftwagenführers nach § 276 BGB. verneint (R.G. 86, 149, R.G. 92, 38, J. W. 1919. 104).

(Vgl. Seuff.-Dittmann, Eger, Lechner, Isaak, Oberländer.)

Von den Umständen des Falles hängt es ab, welche Betätigung der Sorgfaltspflicht geboten ist, d. h. welche Maßregeln zu ergreifen sind. Insoweit gilt also ein relativer Maßstab. Der Führer muß nicht etwa zur Rettung von Hühnern sein Fahrzeug in den Straßengraben lenken und damit dieses und die Insassen gefährden, ebensowenig ist wegen eines nahenden Gewitters der Betrieb sofort einzustellen.

Da das Kraftfahrzeug im Interesse der Allgemeinheit einmal, wenn auch unter verschärften Haftungsbedingungen, für den öffentlichen Verkehr zugelassen ist, kann nicht die Anwendung äußerster Mittel verlangt werden, sondern nur solcher Maßnahmen, welche den wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßt sind und dem Werte des gefährdeten Rechtsgutes entsprechen.

Bei der außerordentlichen Mannigfaltigkeit des Lebens ist natürlich eine nähere Angabe der im Einzelfalle zu betätigenden Maßnahmen unmöglich. Die

einschlägigen Polizeivorschriften stellen nur das Mindestmaß der an die Sorgfaltspflicht zu stellenden Anforderungen dar. Eine Bestrafung oder Freisprechung wegen einer solchen Uebertretung ist für den Zivilrichter nicht bindend, zumal damit die Frage des Kausalzusammenhangs zwischen Außerachtlassung der gebotenen Verkehrspflichten und der Entstehung des Unfalles nicht geklärt ist.

Die Sorgfaltspflicht des Halters bezieht sich im wesentlichen, soweit er nicht etwa auch gleichzeitig Führer ist, auf das Personal, insbesondere auf den Führer, sowie auf das Material.

Der Entlastungsbeweis des Halters für den Führer kommt erst dann in Frage, wenn bewiesen ist, daß das Verhalten des Führers nicht schuldhaft war, da der Halter ja unbedingt für ein Verschulden des Führers einzustehen hat. Die Haftung des Halters für den Führer ist daher viel schärfer als nach dem BGB. § 831 findet entsprechende Anwendung (vgl. hiezu das Urteil des K.G. Bl.f.R. 1924 S. 24). Diese nach § 831 bestehende Erkundigungs- und Prüfungspflicht muß gemäß § 7 II K.F.G. eine besonders gründliche sein, da für die Kraftwagenführer wegen der Gefährlichkeit des Betriebes ein besonderes Maß von Umsicht, Besonnenheit und Achtung vor der öffentlichen Ordnung verlangt werden muß (vgl. die beachtenswerten Ausführungen von W. Scheidle). Eine besondere Aufsichtspflicht ist gegenüber dem Chauffeur nach der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte (so auch O.L.G. Kassel 16. I. 1926, vgl. R.G. 63, 272) dann erforderlich, wenn letzterer mehrfach wegen Schnellfahrens vorbestraft ist. Außerdem hat der Halter auch die Pflicht dauernd zu prüfen, ob der bestellte Führer gegenwärtig noch tüchtig und zuverläßig ist und insbesondere die für seinen Beruf erforderlichen persönlichen Eigenschaften hat (R.G. 87, 1, J. W. 1920, 402), also alle Eigenschaften, die zur Erlangung des Führerscheines notwendig sind. Bei Verlust irgend einer dieser Eigenschaften, z. B. des Gehörs, bei erheblicher Minderung der Sehkraft, hat er dem Führer weitere Fahrten zu untersagen. Neben dieser Sorgfaltspflicht bei Auswahl und Beaufsichtigung der Führer hat der Halter noch die erforderliche Sorgfalt bei der Ueberwachung der Beschaffenheit von Vorrichtungen oder Gerätschaften zu beobachten. Da er für Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges und für das Versagen seiner Vorrichtungen unbedingt haftet, ist die Ueberwachung des Fahrzeuges nur von Bedeutung, wenn dadurch Eingriffe Dritter, durch welche Unfälle herbeigeführt würden, verhütet oder unschädlich gemacht werden, z. B. bei Beschädigung des Steuers oder der Bremsen, des Motors und der Bereifung. Technische Kenntnisse braucht der Halter nicht in dem Umfange zu besitzen, wie der Führer eines Fahrzeuges, wohl aber haftet er bei Kenntnis des Mangels (R.G. J.W. 1908, 338). Ebensowenig hat er eine ständige Aufsichtspflicht über das Fahrzeug wie der Führer (§ 16 K.V.O.).

Wie der Halter, so ist auch der Führer verpflichtet, jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt zu beobachten. Während das aber für jenen die sich entsprechend § 831 BGB. ergebende Sorgfaltspflicht bei Auswahl und Beaufsichtigung des Führers und Materials bedeutet, bedeutet es für diesen die Sorgfaltspflicht gegenüber dem Verkehr und der Allgemeinheit. Der Führer muß vor allem die gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften beobachten, außerdem muß er gegebenenfalles die nötige Umsicht und Aufmerksamkeit anwenden, wie bereits oben dargelegt. Wie bezüglich der Fahrläßigkeit, dem Mangel an Vorsicht, so ist auch bezüglich dem Mangel an V o r a u s s i c h t ein objektiver Maßstab anzulegen. Schuldhaft handelt nur, wer die Möglichkeit eines Unfalles infolge seines Handelns voraussehen konnte. Auch hier werden an den Führer eines Kraftfahrzeuges höhere Anforderungen an Ruhe, Umsicht und Scharfblick als nach § 276 gestellt und eine für die besonderen Gefahren des Kraftfahrzeugbetriebes ausreichende Erfahrung erfordert.

Mit gewissen häufig auftretenden Gefahren muß der Führer unbedingt rechnen: Ueberhören von Huppensignalen (Recht 1908 Nr. 1544), Spielen von Kindern auf der Straße, Unachtsamkeit Betrunkener, Verdecktsein der Passanten

durch andere Fahrzeuge, Scheuwerden der Pferde bei Abgabe von Warnungszeichen (O.L.G. München 29. III. 09). „Der Führer darf sich auf das richtige Handeln eines anderen im Verkehr beteiligten Fahrzeuglenkers nicht verlassen, sondern muß jederzeit das Mögliche tun, um Unfällen und Verkehrsschwierigkeiten vorzubeugen."

d) Die Gründe

des § 8 Ziff. 1 u. 2 K.F.G.

Eine weitere, sehr bedeutsame Einschränkung erfährt die Haftung des Kraftfahrzeughalters durch § 8 des K.F.G. Dieser lautet:

„Die Vorschriften des § 7 finden keine Anwendung:

1. wenn zur Zeit des Unfalles der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde oder der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeuges tätig war;
2. wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das auf ebener Bahn eine auf 20 Kilometer begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht übersteigen kann."

Während das L.V.G. (anders der Entwurf von 1914 und Meili) den Kreis der ersatzberechtigten Personen völlig unbeschränkt läßt, also sowohl jeden unbeteiligten Dritten, das Publikum, wie auch die mit dem Betriebe in unmittelbarer Verbindung Stehenden, die Insassen oder die Betriebstätigen, umfaßt, versagt der Gesetzgeber in § 8 des K.F.G. dann den Schutz, wenn der Verletzte durch das Fahrzeug befördert wurde oder bei dessen Betrieb tätig war. Dies gilt auch bei Beförderung der beschädigten Sache.

Der gesetzgeberische Grundgedanke dieser Regelung war der Gedanke der freiwilligen Gefahrübernahme durch Teilnahme an der Fahrt (vgl. Rümelin, „Schadenersatz ohne Verschulden", S. 43: „Wer sich dem Automobil anvertraut, kann nicht die Erfolgshaftung des Automobilbesitzers geltend machen").

Es haftet daher der Halter des Fahrzeuges den Fahrgästen, dem Führer oder sonstigen Betriebstätigen (z. B. einem mitfahrenden Mechaniker, dem Dorfschmied, der gelegentlich eine Reparatur ausführt, sowie einem auf die Bitte des Führers mithelfenden Passanten) nur auf Grund der sonstigen reichsgesetzlichen Vorschriften, also nur bei Verschulden, und zwar vor allem aus Vertrag, besonders Dienst- oder Mietvertrag (§§ 611, 618, 631 BGB.), daneben auch eventuell aus unerlaubter Handlung (§§ 823 ff., 824 — 846 BGB.), z. B. bei Kenntnis von Mängeln des Fahrzeuges. Wurde der Unfall von einem Angestellten herbeigeführt, so kommen die §§ 31, 278, 831 BGB. in Betracht, je nachdem zwischen dem Verletzten und dem Halter ein Vertragsverhältnis bestand oder nicht.

Die sogen. Gefälligkeitsfahrt, d. h. die Gestattung des unentgeltlichen Mitfahrens, erzeugt keine vertragliche Haftung, sondern nur eine Haftung aus unerlaubter Handlung, und eventuell (vgl. R.G. 65, 17) aus positiver Vertragsverletzung. Was den Ausschluß der Haftung durch stillschweigenden Vertrag anlangt, so „erwartet nach den herrschenden Verkehrsanschauungen derjenige, der eine solche Gefälligkeit anbietet, von dem Eingeladenen, daß er auf Schadenersatzansprüche wegen solcher Unfälle verzichtet, die sich auf das benützte Fahrzeug als solches und die dem Eingeladenen erkennbaren Umstände beziehen, unter denen die Fahrt unternommen wird. Regelmäßig wird bei dem Erkennen von Umständen, die die Fahrt als eine nicht ungefährliche erscheinen lassen, die Teilnahme an der Fahrt als ein Verschulden anzusehen sein, das bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat. Dagegen kann von einem Verzicht des Eingeladenen auf Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen wegen solcher Umstände,

die durch ein Verschulden des Eingeladenen herbeigeführt worden sind, nicht die Rede sein“ (J.W. 1910, 234; vgl. aber auch Enneccerus S. 40 Anm. 13; J.W. 1915, 275).

Während § 8 Ziff. 1 die Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters bezüglich der ersatzberechtigten Personen einschränkt, also bezüglich der Objekte der Gefährdung, beschränkt Ziffer 2 dieses Paragraphen die Subjekte der Gefährdung, indem er bestimmt, daß § 7 bei einer bestimmten Gattung von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen sein soll, nämlich bei allen, die auf ebener Bahn eine auf 20 Kilometer begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht übersteigen können. Diese Einschränkung ist gerechtfertigt durch den Wegfall der wichtigsten, für die strenge Haftung des Halters maßgebenden Gefahrenmomente: der großen Geschwindigkeit und dadurch bedingten Unberechenbarkeit, denen gegenüber die zwar noch vorhandene, aber doch erheblich verminderte Massenwucht, Explosionsgefahr etc. nicht von wesentlicher Bedeutung sind.

Die weitere, früher noch vorhandene Einschränkung: Ein Fahrzeug, „daß nur zur Beförderung von Lasten dient“, ist durch Abs. IX des Gesetzes vom 21. Juli 1923 beseitigt worden.

Gemäß dem Wortlaute der Bestimmung muß die Beschränkung der Geschwindigkeit nach h. A. tatsächlich vorhanden sein. Es genügt nicht, daß sie nur durch die übliche Bleiplombierung des „Regulators“ gesichert ist, da diese keine Gewähr dafür bietet, daß die Geschwindigkeit von 20 Kilometer nicht überschritten wird; die Konstruktion muß vom Willen des Führers völlig unabhängig sein.

Eine ähnliche Einschränkung ist im L.V.G. mit Recht unterblieben. Da die Betriebsgefahr beim Luftfahrzeug vor allem in der Möglichkeit eines Absturzes besteht, diese aber durch eine hohe Geschwindigkeit bei der großen Bewegungsfreiheit im Luftraum jedenfalls nicht vergrößert, sondern eher verringert wird (Geschwindigkeits*steigerung* bei den neuen, dem transatlantischen Verkehr dienenden Luftschiffen!), ist die eigentliche Betriebsgefahr bei allen Luftfahrzeuggattungen im wesentlichen gleich.

VII.

Das Verhältnis der Sonderhaftungsbestimmungen des KFG. und LVG. zu den allgemeinen Haftungsbestimmungen.

Wie eingangs dargelegt, sind die Sonderhaftungsbestimmungen des K.F.G. bezw. L.V.G. aus der Erwägung entstanden, einen immer stärker fühlbar werdenden Mangel auf dem Gebiete des Schadensersatzrechtes zu beseitigen. Durch die Aufstellung des Gefährdungsprinzips sollte für die Allgemeinheit der Rechtsschutz, welchen die auf dem Verschuldungsgrundsatz begründeten sonstigen Gesetze gegen die erhöhten Gefahren des Kraft- bezw. Luftfahrzeugbetriebes nur ungenügend gewähren konnten, verstärkt werden. Das K.F.G. und L.V.G. regeln die aus dem Betriebe von Kraft- bezw. Luftfahrzeugen entstehende Haftung nicht erschöpfend, sondern nur die besondere in den §§ 7 bezw. 19 festgelegte Gefährdungshaftung, die nur ergänzend neben die sonstigen gesetzlichen Vorschriften über die Haftung tritt. In den §§ 16 K.F.G. und 28 L.V.G. ist dies nach dem Vorbild des § 8 H.P.G. außer Zweifel gestellt. Darnach bleiben die sonstigen reichsgesetzlichen Vorschriften unberührt, wonach für den beim Betriebe eines Fahrzeuges entstehenden Schaden eine Haftung im weiteren Umfange begründet wird. Zwar heißt es in § 16 K.F.G. nicht „Beim Betrieb eines Fahrzeuges“,

sondern „d u r ch das Fahrzeug" entsprechend § 1 des Entwurfes, welcher „die Haftpflicht für Schäden durch die im Betrieb befindlichen Fahrzeuge festsetzte". Trotz der Aenderung des § 1 des Entwurfes (jetzt § 7 K.F.G.) behielt der § 10 des Entwurfes die jetzt in § 16 enthaltene Fassung. Nach h. A. ist aber der Ausdruck „Durch das Fahrzeug" nicht etwa so eng auszulegen, daß nur für den unmittelbar durch das Fahrzeug verursachten Schaden die reichsgesetzlichen Vorschriften über eine weitergehende Haftung in Kraft bleiben, sondern er umfaßt jeden „bei dem Betriebe des Fahrzeuges", also auch mittelbar durch das Fahrzeug entstandenen Schaden. Trotz des verschiedenen Wortlautes ist also insoweit die Regelung nach dem K.F.G. die gleiche wie nach dem L.V.G.

Besteht also ein Ersatzanspruch sowohl auf Grund der Sonderbestimmungen des § 7 bezw. § 19 wie auch auf Grund einer anderen reichsgesetzlichen Vorschrift, so kann die Klage auf beide Bestimmungen gestützt werden. Für außerhalb des Betriebes verursachte Schäden bestimmt sich die Haftpflicht nach den allgemeinen Vorschriften. Die privatrechtlichen Vorschriften der L a n d e s g e s e t z e sind bereits nach Art. 5 E.G. z. BGB. außer Kraft getreten, soweit nicht im BGB. oder im E.G. z. BGB. etwas anderes bestimmt ist. Soweit dies geschehen ist, verloren solche landesgesetzliche Bestimmungen mit der Geltung des K.F.G. bezw. L.V.G. ihre Giltigkeit. Als Haftung des Halters „im weiteren Umfang" kommt in Betracht

1. die Haftung gegen Dritte für entgangene Dienste (§ 845 BGB.),
2. die Haftung wegen immateriellen Schadens (§ 847 BGB.),
3. die ihrem Höchstbetrage nach unbeschränkte Haftung gegenüber der beschränkten des § 12 K.F.G. bezw. 23 L.V.G.

Voraussetzung für Geltendmachung dieser weiteren Ansprüche ist Verschulden des Halters oder seiner Organe, sei es vertragliches oder deliktisches (§ 276, 278, 823 I und II, 831 BGB.).

Als Schutzgesetz im Sinne des § 823 II BGB. gelten insbesondere auch die Vorschriften der K.V.O. (Recht 1914 Nr. 1746), sowie die im Interesse der allgemeinen Sicherheit erlassenen Bestimmungen, z. B. bezüglich der Zulassung des Fahrzeuges (§ 3, § 12 L.V.G.).

Die Unkenntnis einer solchen Vorschrift befreit nicht von der Schadensersatzpflicht, da es als Fahrlässigkeit aufzufassen ist, wenn der Halter oder Führer sich nicht mit der entsprechenden Vorschrift vertraut macht. Dies gilt auch für die Angehörigen fremder Staaten, die sich nur vorübergehend in Deutschland aufhalten.

Es ist ursächlicher Zusammenhang zwischen der Verletzung des Schutzgesetzes und der Schadensentstehung erforderlich.

Es ist daher die Ansicht von Rümelin nicht haltbar, der annimmt, eine Klage sei genügend begründet, wenn der Kläger den Nachweis der Schädigung und der Verletzung des Schutzgesetzes erbringe, der Kausalzusammenhang sei damit schon gegeben. Es ist ja wohl möglich, daß die Verletzung des Schutzgesetzes nicht kausal für den Schaden war, dieser vielmehr durch andere Umstände bedingt wurde (vgl. oben).

Die Erfordernisse des Entlastungsbeweises des Halters nach § 833 BGB. sind ziemlich strenge. Es genügt z. B. nicht, daß er sich von dem Vorhandensein eines giltigen Fahrscheines bei der Auswahl oder Ueberwachung des Führers überzeugt. Bei schuldhafter Vernachlässigung des Fahrzeuges durch den Halter hat der zu Schaden gekommene Führer einen Anspruch aus dem Dienstvertrag (§ 618 BGB.), entsprechend die Insassen aus Dienst- oder Werkvertrag etc., wobei der Halter für das Verschulden seiner Organe nach § 278 BGB. haftet.

Da die Ersatzansprüche sowohl auf Grund der Sonderbestimmungen des K.F.G. und L.V.G., wie auf Grund sonstiger reichsgesetzlicher Vorschriften bürgerlich-rechtliche Ansprüche sind, auf welche verzichtet werden kann, so kann nach h. A. der Halter im Einzelfalle seine Haftpflicht durch Vertrag, ausdrücklich oder stillschweigend (siehe aber oben unter XI d) ausschließen (vgl. Bredow—Müller S. 234).

VIII.

Die Regelung der Haftpflicht

de lege ferenda.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters in ihren Voraussetzungen, vor allem in negativer Hinsicht, nämlich bezüglich der Haftausschließung, sich trotz weitgehender Uebereinstimmung doch sehr erheblich von der des Luftfahrzeughalters unterscheidet. Die Haftpflicht nach dem L.V.G. ist praktisch nahezu eine unbedingte gegenüber den weitgehenden Einschränkungen im K.F.G. Ein Vergleich beider Gesetze mit dem H.P.G. ergibt neue wesentliche Verschiedenheiten. Auch der Kreis der haftpflichtigen Personen, unter denen allerdings der Halter die weitaus größte Bedeutung hat, und der Umfang der Haftung ist bei den einzelnen Verkehrsmitteln: Eisenbahn (und Straßenbahn), Kraft- und Luftfahrzeug nicht einheitlich geregelt.

De lege ferenda ist bei der Regelung vor allem zu berücksichtigen, daß die Durchführung der Rechtsangleichung zwischen dem Deutschen Reich und Oesterreich, welches ebenfalls die Haftpflicht in drei verschiedenen Sondergesetzen regelte, auf diesem Gebiete besonders dringlich und notwendig ist.

Die modernen Verkehrsmittel haben an sich das Streben nach Internationalität. Der Wechsel der Rechtsnormen für ein die Staatsgrenze überschreitendes Fahrzeug bei jedesmaligem Grenzübertritt ist sachlich nicht begründet und unzweckmäßig. Ganz unhaltbar ist dieser Zustand aber zwischen Deutschland und Oesterreich. Die Bedeutung und Wirkung der von unseren Feinden erzwungenen Aufrechterhaltung der Grenzlinie zwischen den beiden Staaten ist auf das mögliche Mindestmaß zu verringern. Wie unsinnig die Rechtsverschiedenheit gerade in dieser Richtung sich auswirkt, ergibt sich aus folgendem Beispiel: Stürzt ein Verkehrsflugzeug auf einer Fahrt, die über deutsches und österreichisches Gebiet geht, ab, so beurteilt sich die Frage, ob ein Verunglückter Schadensersatzansprüche nach dem Haftpflichtrecht hat, darnach, ob der Unfall auf deutschem oder auf österreichischem Gebiet eintrat. Erfolgt die Verletzung auf deutschem Gebiete, so stehen der beförderten Person Ersatzansprüche zu (§ 9 K.F.G.). Trat der Unfall dagegen auf österreichischem Gebiete ein, so findet gemäß § 16 österr. Luftfahrgesetz die Haftpflicht keine Anwendung, da der Verletzte mit dem Fahrzeug befördert wurde.

Handelt es sich aber um eine Fahrt im Autobus, so ist die Regelung gerade umgekehrt. (§ 8 Z. 1 K.F.G., § 4 österr. Kr.-Fahrz.-Ges.; vgl. Bartsch.)

Unter Berücksichtigung des österr. Rechts ergibt sich also eine sechsfache Verschiedenheit des Haftpflichtrechtes. Es ist aber unzweckmäßig und der Idee des Rechtes widersprechend, daß für gleiche oder doch nahe verwandte Fälle verschiedene Grundsätze gelten sollen. Werden ähnliche oder verwandte Tatbestände nach denselben Grundsätzen geregelt, so sollen die Einzelbestimmungen gleichlautend gefaßt und tunlichst in einem Gesetz vereinigt werden.

In der Tat machen sich auch bereits starke Strömungen in beiden Staaten (vgl. die Verhandlungen des 35. Deutschen Juristentages in Salzburg) für eine

zusammenfassende Regelung geltend, oder um einen Ausdruck der englischen Rechtssprache zu gebrauchen, für eine Consolidierung der heute in eine Anzahl von Einzelgesetzen zersplitterten Haftungsbestimmungen eines Staates für die wichtigsten Schnellverkehrsmittel.

De lege ferenda ist also von entscheidender Bedeutung das Problem der Consolidierung, der Schaffung eines Einheitsgesetzes aus mehreren Gesetzen eines Staates, und der Rechtsangleichung entsprechender Gesetze mehrerer Staaten, vor allem Deutschlands und Oesterreichs.

Wie Bartsch in seinem Gutachten zutreffend hervorhebt, ist in der Angleichungsfrage davon auszugehen, daß es bei denselben Verkehrsmitteln nur historische Gründe sind, nämlich in der Regel die Machtverhältnisse der Interessenten, welche eine verschiedene Regelung diesseits und jenseits der Grenze begründen, und daß daher die Frage, ob eine Angleichung zu erfolgen hat, aus Gründen der Rechtspolitik und der Rechtsökonomie unbedingt zu bejahen ist. Während es sich daher meist nur darum handeln kann, ob die deutsche oder österreichische Lösung (letztere z. B. bezüglich der Ansprüche der Passagiere) empfehlenswerter ist, ist bezüglich der Consolidierung des Rechtes der einzelnen Verkehrsmittel vor allem zu prüfen, ob die Verschiedenheiten nicht in den tatsächlichen Verhältnissen begründet sind.

Der Rechtsgrund für die Haftpflichtregelung der Verkehrsbetriebe war und ist ihre besondere Gefährlichkeit. Die Inbetriebsetzung eines ungewöhnlich gefährlichen Transportunternehmens in dem klaren Bewußtsein, daß mehr oder weniger, auch unbeteiligte Menschen im Laufe der Zeit diesen Betrieben zum Opfer fallen müssen, erscheint als ein deliktsähnliches, zum Schadensersatz verpflichtendes Handeln. Wenn bisher andere Erwägungen mitwirkten, so der Gedanke der Gefahrübernahme oder wirtschaftliche Gründe, z. B. Berücksichtigung der Monopolstellung eines Verkehrsunternehmens, so können diese de lege ferenda nicht mehr Platz greifen, bei dem inzwischen erfolgten Wandel der Verhältnisse und Anschauungen und so lange nicht die wirtschaftlichen Momente auch sonst im Rechtsleben ebenso berücksichtigt werden, z. B. solange nicht alle übrigen Monopolbetriebe einer gleichen Sonderhaftpflicht unterworfen werden.

Im Rahmen dieser Arbeit kann nur die Richtung zweckmäßiger und gerechter künftiger gesetzgeberischer Tätigkeit, können nur deren Grundlinien gegeben werden. Im übrigen sei hier nur auf die außerordentlich beachtenswerten Vorschläge von Bartsch und besonders von Wussow in ihren Gutachten auf dem 35. D. Jur.-Tag bezüglich der Consolidierung und Angleichung der Haftpflichtgesetze für die Verkehrsmittel hingewiesen. Wie die Neuregelung in den einzelnen Fragen getroffen wird, insbesondere welche Bestimmungen der bisherigen Gesetze, ob K.F.G., G.B.G. oder H.P.G., ob deutsches oder österreichisches Recht in dem zu schaffenden Einheitsgesetz jeweils zur Anwendung zu kommen hat, wird noch Gegenstand heftiger Kämpfe in der Wissenschaft und den gesetzgebenden Körperschaften sein.